

2-A-8

8060.

2-A-8

Exp. 0060

I N D I C E

| Nº Int. | Archivo | Documento |
|---------|---------|---|
| 0058 | 2-A-6 | Factores Fijos MLV. Orej. 1: Relevamiento Facilidades y re- conoc. instalac. Navales Pto. Argentino (4-4-82). Orej. 2: Informe s/Inst. portuarias, Capa- cidades y cond. hidrográficas (1972). |
| 0059 | 2-A-7 | Factores Fijos MLV. Orej. 1: Estudio del COOP. Orej. 2: Estudio de la ESGN (1977). |
| 0060 | 2-A-8 | Factores Fijos MLV. Informe de los viajes del BDT "SAN ISIDRO" Años 1972 y 73 (San Carlos - Ganso Verde- Pto. ZORRO - Howard - Rincón del Moro). |

C. 0019.

C. O. A. C.
EXPIE. INTERNO Nº 0650

C. O. A. C.
ARCHIVO Nº 2-A-8

CLASIFICADO

FACTORES FIJOS MALVINAS

INFORMES DE LOS VIAJES DEL BDT

"SAN ISIDRO" AÑOS 1972 y 1973

- PTO SAN CARLOS
- PTO GOOSE-GREEN
- PTO FOX
- PTO HOWARD
- PTO RINCON DEL MORO

C. O. A. C.

ARCHIVO

2-A-8

C. O. A. C.

EXP E. INTE NO NO

4480-

CLASIFICADO

61
CONFIDENCIAL

00027/73"C"

SITN, DQ4-



BUENOS AIRES, 4 de septiembre de 1973.

OBJETO: R/informe.

AL SEÑOR COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES.

De acuerdo con lo establecido en el punto 3. EJECUCION, m)-4, del Plan de Operaciones Subsidiario N° 01/73"C" al Plan de Operaciones N° 3"C"/69 C.O.N., adjunto elevo el informe producido por el Capitán del B.D.T. A.R.A. "CANO SAN ISIDRO", Capitán de Ultramar D. Rafael Ovidio MARCHESI, en oportunidad del viaje realizado por el citado buque a ISLAS MALVINAS. Un informe similar se remite al SERVICIO DE HIDROGRAFIA NAVAL.

AGREGADOS: Una carpeta con 88 fojas útiles y un mapa de Islas Malvinas compuesto de 29 láminas.-

GUILLERMO H. TELLO

Capitán de Navío
Jefe

ES COPIA



M. Riso
JULIO ALBERTO RISSO
CAPITAN DE FRAGATA
Jefe DEPARTAMENTO ARMAMENTO

| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
|--------------------------------------|-------|
| Carpeta N° | 4-3-1 |
| Orejeta N° | 1 |
| Fecha | 73 |

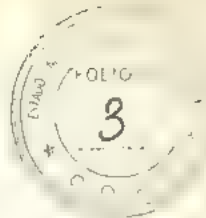
Según parágrafos comprendidos por el informe:

Según índice de fojas 1.-

I N D I C E

| | |
|---|---|
| DIVISION F. LA PLATA | |
| <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 60px; height: 60px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="font-size: 2em; font-weight: bold;">2</div> </div> | Carpeta N° <u>49-1</u> Orejeta N° Fecha <u>73</u> |

1. Consideraciones generales. Fjs. 1.
 $51^{\circ}41'30''S - 51^{\circ}52'W$ ✓
- ✓ 2. Derrota de Pto. Stanley a Pto. San Carlos. ✓ $51^{\circ}30'30''S$ ✓
 $59^{\circ}59'W$ ✓
 - a) Descripción de la derrota. Fjs. 2 y 3.
 - b) Gráficos de la derrota. Fjs. 4 y 5.
 - c) Gráficos de fotos radar salida PTO. STANLEY. Fjs. 6, 7 y 8.
 - d) Gráficos de fotos radar Pto. SAN CARLOS (salida). Fjs. 9 a 12.
- ✓ 3. Derrota Pto. Deseado a Goose Green. (GANCO VERDE)
- a) Descripción de la derrota. Fjs. 13 y 14.
 - b) Gráfico de la derrota. Fjs. 15, 16 y 17.
 - c) Gráficos salida GOOSE GREEN. Fjs. 18 y 19.
 - d) Gráficos de fotos radar derrota por CHOISEUL SOUND. Fjs. 20 a 23. $51^{\circ}28'S$ ✓ $51^{\circ}59'S$ ✓
 $59^{\circ}59'W$ ✓ $60^{\circ}04'W$ ✓
- ✓ 4. Derrota de Goose Green a Fox Bay. (GANCO VERDE A Ba. ZORRO)
- a) Descripción de la derrota. Fjs. 24 y 25.
 - b) Gráficos de la derrota. Fjs. 26 a 29.
 - c) Gráficos fotos radar. Fjs. 30 a 33.
5. Derrota entre la entrada norte del Falkland Sound y Fox Bay.
 - a) Descripción de la derrota. Fjs. 34 y 35.
 - b) Gráficos de la derrota. Fjs. 36 y 37.
 - c) Gráficos de fotos radar. Fjs. 38 a 48.
- ✓ 6. Entrada y salida a Port Howard ✓ $51^{\circ}37'S$ ✓
 $59^{\circ}32'W$
 - a) Descripción. Fjs. 49.
- ✓ 7. Puerto de San Carlos. ✓ $51^{\circ}30'S - 59^{\circ}01'W$ ✓
 - a) Maniobra de atraque y desatraque. Muelle. Fjs. 50 a 52.
 - b) Gráficos de maniobra, amarras, muelle y sondaje. Fjs. 53 a 55.
- ✓ 8. Puerto de Goose Green. $51^{\circ}36'S - 59^{\circ}00'W$
 - a) Maniobra de atraque y desatraque. Muelle. Fjs. 58 y 59.
 - b) Gráficos de maniobra, amarras, muelle y sondajes. Fjs. 60 a 64.
- ✓ 9. Puerto de Fox Bay. $51^{\circ}36'S - 60^{\circ}04'W$ (Ba. Zorro)
 - a) Maniobra de atraque y desatraque - fondeadero - muelle. Fjs. 65 a 68.
 - b) Gráficos de maniobra de atraque, muelle y sondaje. Fjs. 69 a 71.
 - c) Gráfico de FOX BAY (desplazamiento de línea del cachiuyo). Foja 72.
- ✓ 10. Puerto Howard. $51^{\circ}37'S$ $59^{\circ}32'W$
 - a) Maniobra de atraque y desatraque. Muelle. Foja 73.
 - b) Gráficos de maniobra de zarpada, amarras, muelle y sondaje. Fjs. 74 a 76.-



11. Fondeaderos. Foja 77.

a) Gráficos de fondeaderos. Fjs. 78 a 87.

12. Comunicaciones entre las Islas Malvinas y el buque. Foja 88.

| | |
|-----------|-------|
| Libro | |
| | |
| Carta N° | 531 |
| Origen N° | 1 |
| Fecha | 73 |

CONSIDERACIONES GENERALES

1. Este informe fue realizado por el señor Capitán de Ultramar D. Rafael Ovidio MARCHESE, Capitán del B.D.T. A.R.A. "CABO SAN ISIDRO".-
2. El buque salió de Buenos Aires el 9 de marzo del corriente año para realizar 4 viajes transportando ganado ovino en pie entre Islas Malvinas y Puerto Deseado. Regresó a Buenos Aires el 28 de abril.
3. En la descripción de las derrotas se volcaron además de las observaciones propias las informaciones suministradas por el práctico embarcado para esa oportunidad, señor William GOSS.
4. Se utilizó denominación de las cartas inglesas para los diferentes accidentes geográficos, por existir en dichas cartas mayor cantidad de ellos nominados.
5. Para mayor claridad se efectuaron gráficos con las fotos radar, que son los que figuran en el informe.
6. Los fondeaderos que figuran en los gráficos correspondientes fueron utilizados, según el señor William GOSS, por el b/m DARWIN, con 16 pies de calado.
7. Separadamente de este informe se eleva un mapa de Islas Malvinas compuesto por 29 láminas.-

| | |
|---------------------|-------|
| DIVISION DATOS ISCA | |
| LA PLATA | |
| Carpeta Nº | 1-2-1 |
| Orzela Nº | 1 |
| Fecha | 73 |

43

73

51° 30' N
59° 01' W

FOLIO 5

O A C

DERROTA DE PUERTO STANLEY A PUERTO SAN CARLOS.-

Se agrega copia de la derrota seguida y registro de sondeos; cabe agregar el siguiente comentario:

- 1.- Gran parte de la navegación fue nocturna y utilizando el radar para las situaciones del buque.- Se zarpó a 2330 hs., del día 17-05-73 y a 2400 hs se abandona Port William.-
- 2.- La navegación nocturna de abandono de PORT STANLEY es relativamente fácil con ayuda del radar.-
- 3.- El bajo fondo FRIPP ROCK no ofrece peligro para este tipo de buque, excepto con mar de fondo.- De todas maneras es fácil evitarlo.-
- 4.- De 0000 a 0130 hs., del día 18-05-73 se situó al buque con marcaciones visuales al Pº PEMBROKE y distancia radar.-
- 5.- Las posibles posiciones verdaderas de la roca URANIE es la indicada en el croquis de la derrota (nota nº 1), siguiendo la natural curvatura de los islotes y piedras que despiden VOLUNTER POINT.
- 6.- La punta donde se encuentra la MADBRIDE ROCK, (nota nº 2), se halla aproximadamente en la posición indicada en el croquis, y esa posición se tubo en cuenta para situar al buque con radar.-
- 7.- Navegando con radar o a vista de costa al norte de EATS FALKLAND IS., para situar al buque, utilizar por separado los accidentes costeros comprendidos entre VOLUNTER PT. y HUT PT., y los situados entre SEA LION PT. y C. DOLPHIN.-
- 8.- No se observaron los escarceos indicados en la carta al NW de C. DOLPHIN.- En cambio fueron muy visibles el manchón de cachiyuyos situados al oeste de dicho cabo.-
- 9.- La EDDYSTONE RK., visible a gran distancia, ofrece buen punto de referencia para situar al buque con marcaciones visuales o de radar.-
- 10.- Tanto las rocas SOUNK Y TIDE fueron observadas sin dificultad mucho antes de llegar a su traves.
- 11.- Al tomar la ría de entrada a SAN CARLOS PR., se barajó la costa norte (FANNING HEAD) muy cerca de la misma (5 a 7 cables), y se inició el registro de sondeos hasta el puerto.-
- 12.- Al encarar la entrada se puso proa a DOCTOR PT. para zafar la roca y bajo fondo que despiden FANNING IS.

POINT. = PUNTA
BAY = BAHIA
PORT = PUERTO
ROCK = ROCA
EATS = ESTE
SEA = MAR

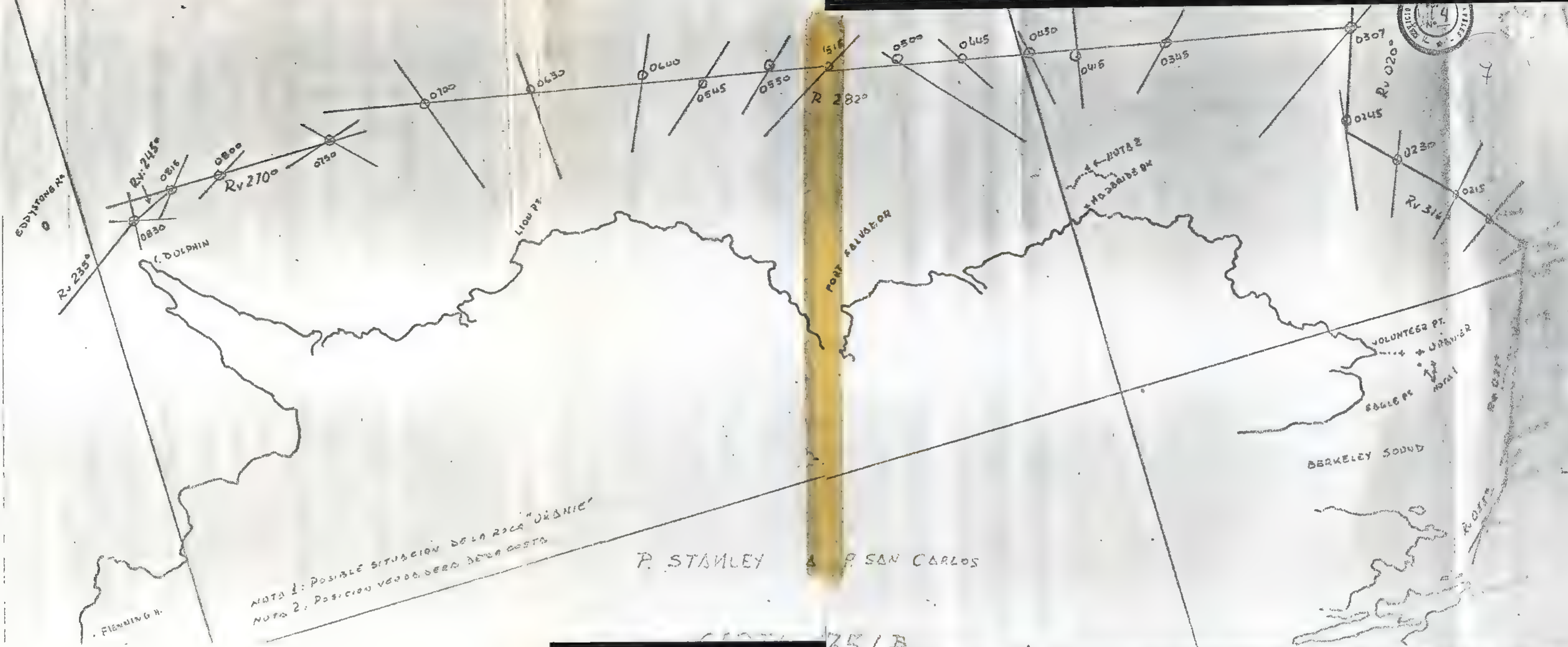


///

- 13.- El último tramo de la ría que desemboca en SAN CARLOS PT. se navegó al medio de la misma, con máquina reducida, siendo muy visible los cachiyuyos pegados a ambas costas.-
- 14.- Se agregan fotos de radar tomadas a la salida de SAN CARLOS PT.- (En este informe se agregan los gráficos correspondientes a dichas fotografías).-

| | |
|---------------------|-------|
| DIVISION INTOR T NA | |
| IA IN L I M A | |
| Carpeta N° | ✓-3.1 |
| C. N° | 1 |
| Fecha | 73 |





EDDYSTONE 24

Rv 235°

0830

0845

CAPO D'ALBANO

Rv 233°

0900

0915

0930

0945

0955

⑦

WHITE PT

SOMERSET

TIDE PT

Rv 215°

1000

JEASSEE POINT

△ FANNING

1015

Rv 155°

1030

CHANCE POINT

CARTA 1502

1015

Rv 135°

△ FANNING HEAD

CHANCE POINT

1030

②

③

④

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

DOCTOR HEAD

ST. CARLOS

5130'

STANLEY & SAN CARLOS

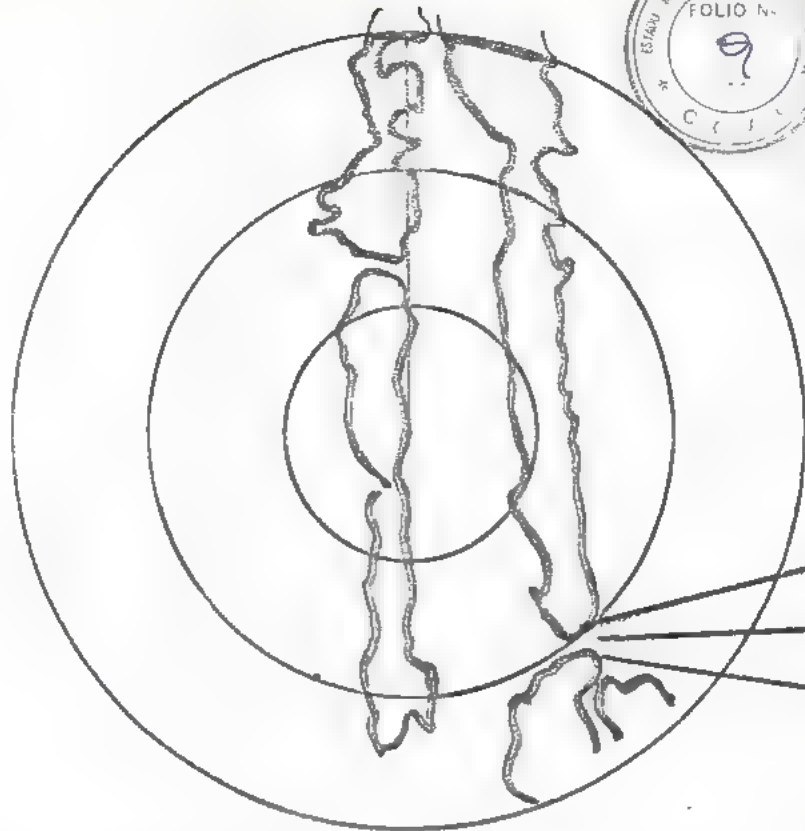
ONWARDS



STANLEY HARBOUR



Posicion
Muelle Este
Rv 270°
Escala Radar 1:5

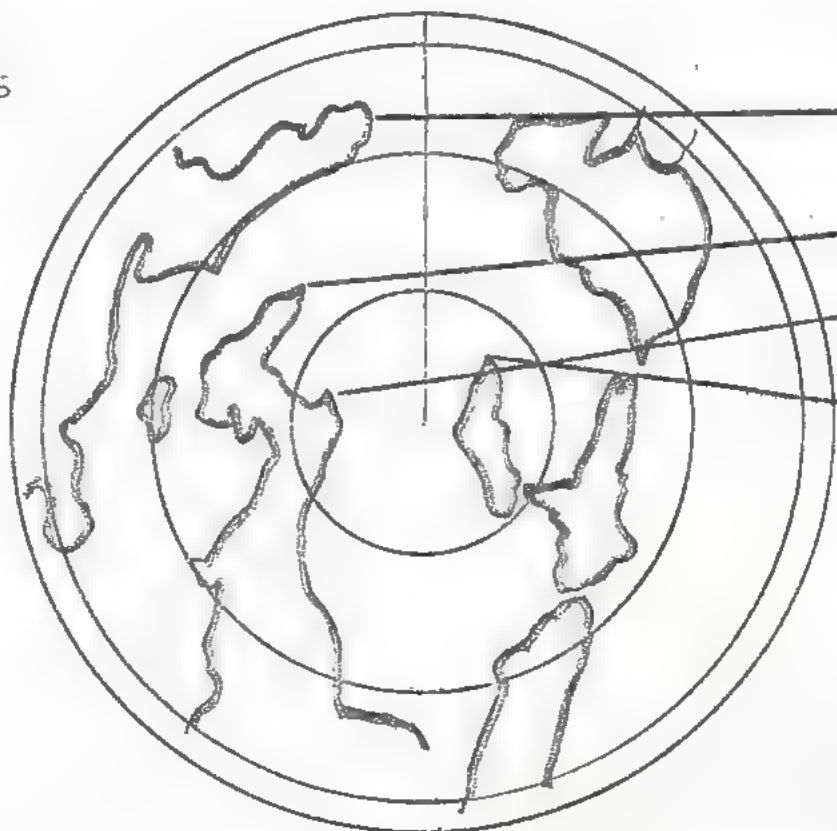


| | |
|------------------------|------|
| DIVISION DE INGENIERIA | |
| LA PLATA, NACION | |
| Carpeta N° | 1-31 |
| Objeto N° | 1 |
| Fecha | 73 |

CARTA 1614

PORT WILLIAM

Posicion
1 Doctor Point
Rv 082°
Escala Radar 1:5



ARROW Pt.

SPARROW Pt

DOCTOR Pt

ORDNANCE Pt

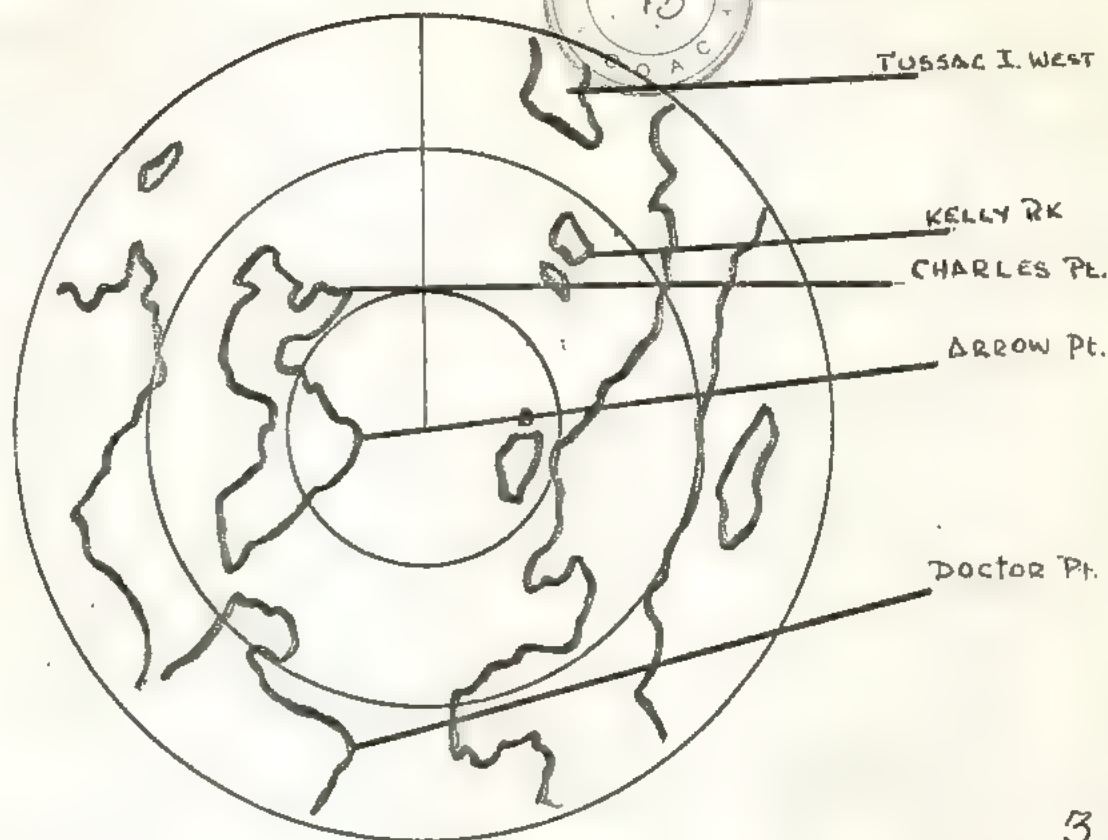
CARTA 1614



PORT WILLIAM



Posicion
 1 Yorke Point
 Rv 082°
 Escala Radar 1'5



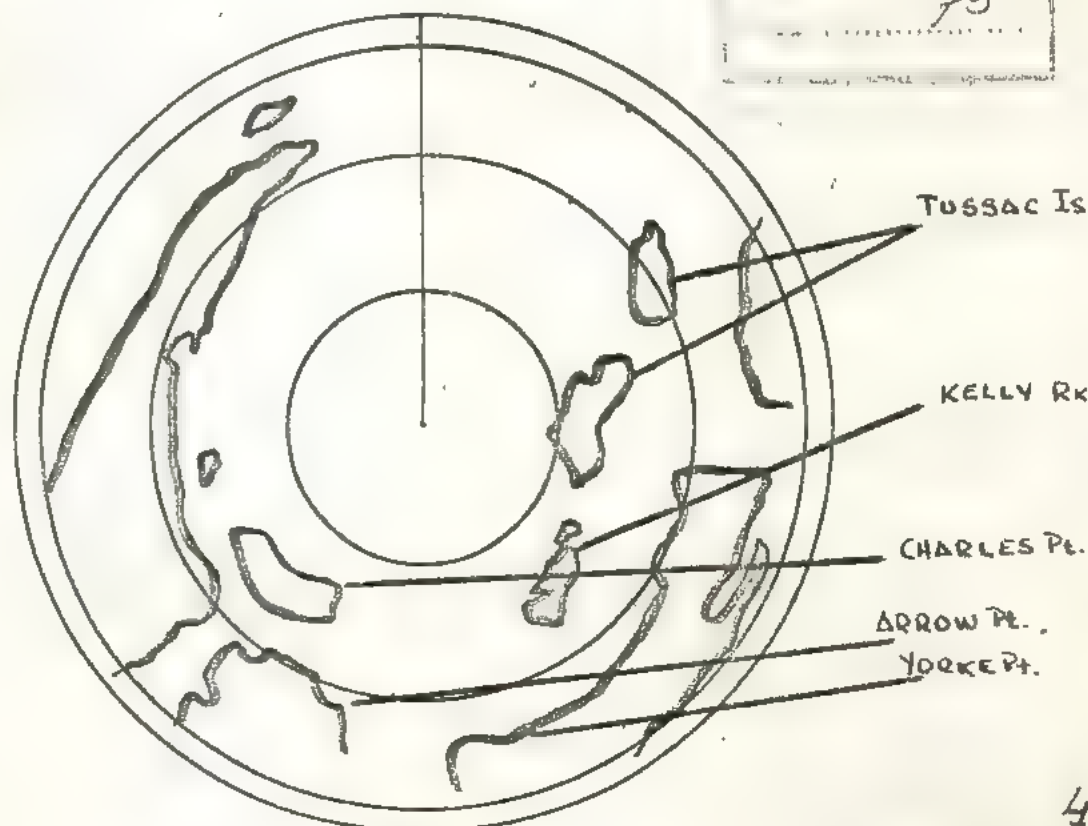
CARTA 1614

3

PORT WILLIAM

| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
|--------------------------------------|------|
| Carpeta No. | 1-31 |
| Hoja No. | 73 |

Posicion
 1 Tussac I. West.
 Rv 075°
 Escala Radar 1'5



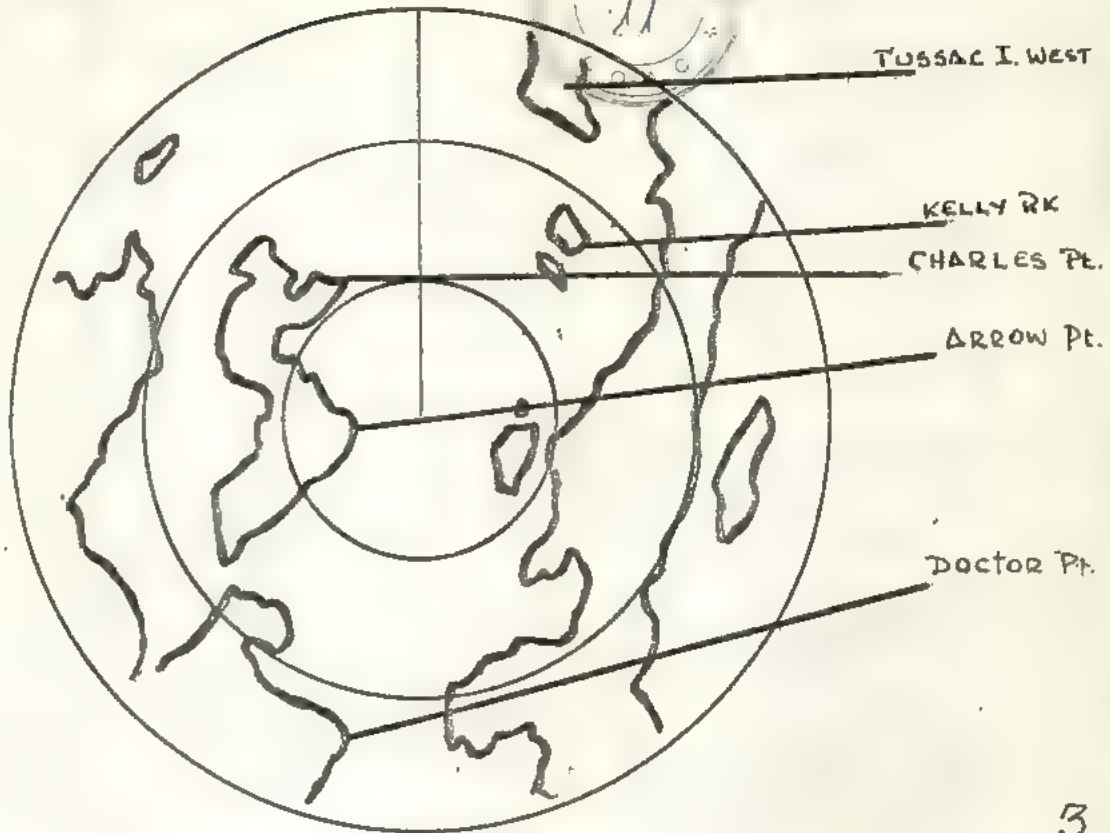
CARTA 1614

4

PORT WILLIAM



Posicion
 1 Yorke Point
 Rv 082°
 Escala Radar 1'5



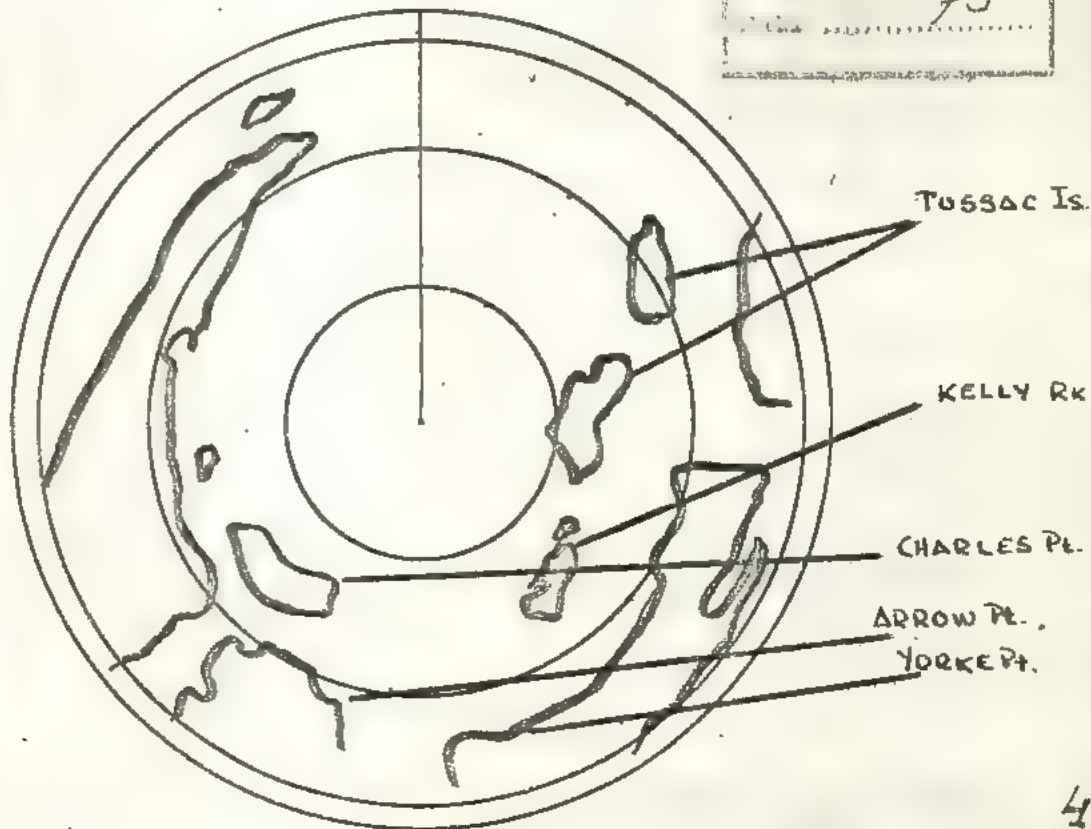
CARTA 1614

3

PORT WILLIAM

| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
|--------------------------------------|-------|
| Carpeta N° | 1-2-1 |
| Carpeta N° | 70 |

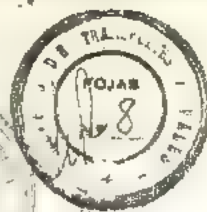
Posicion
 1 Tussac I. west.
 Rv 075°
 Escala Radar 1'5



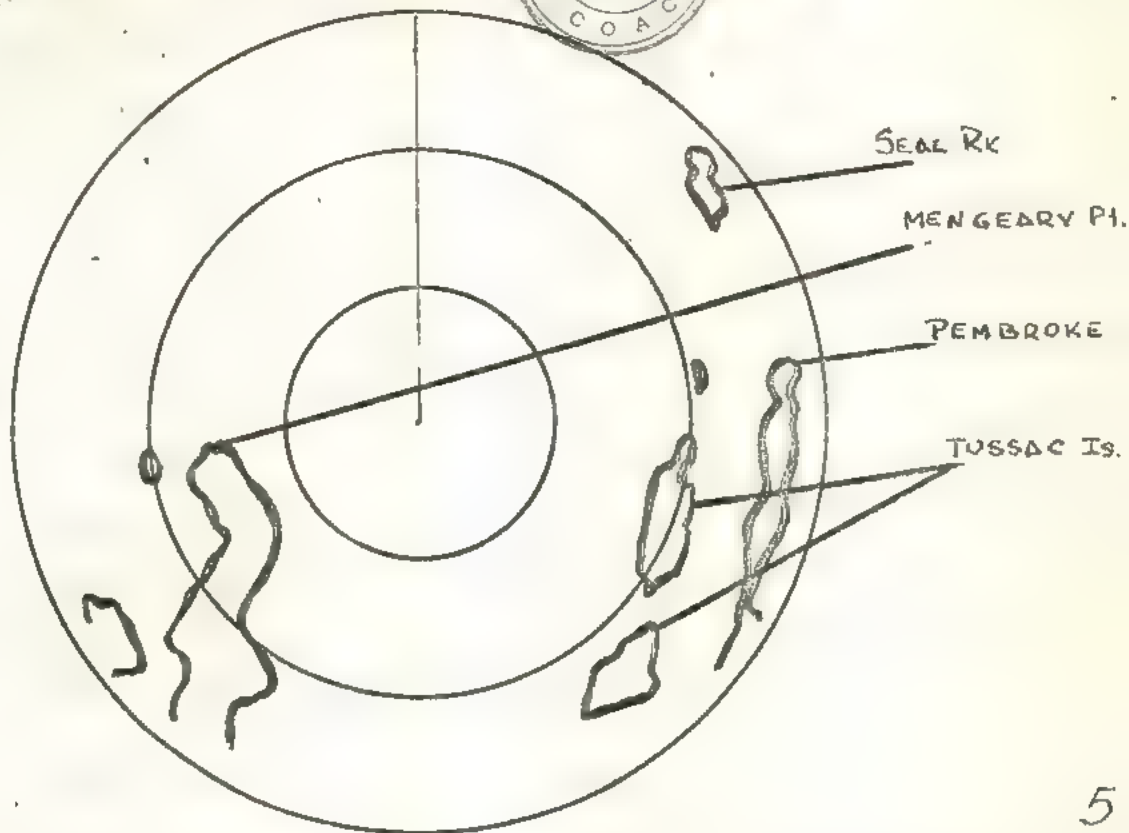
CARTA 1614

4

PORT WILLIAM



Posición
To Pembroke
Mv: 180°
Δs: 1'3"
Rv: 090°
Esc. Radar: 1:5



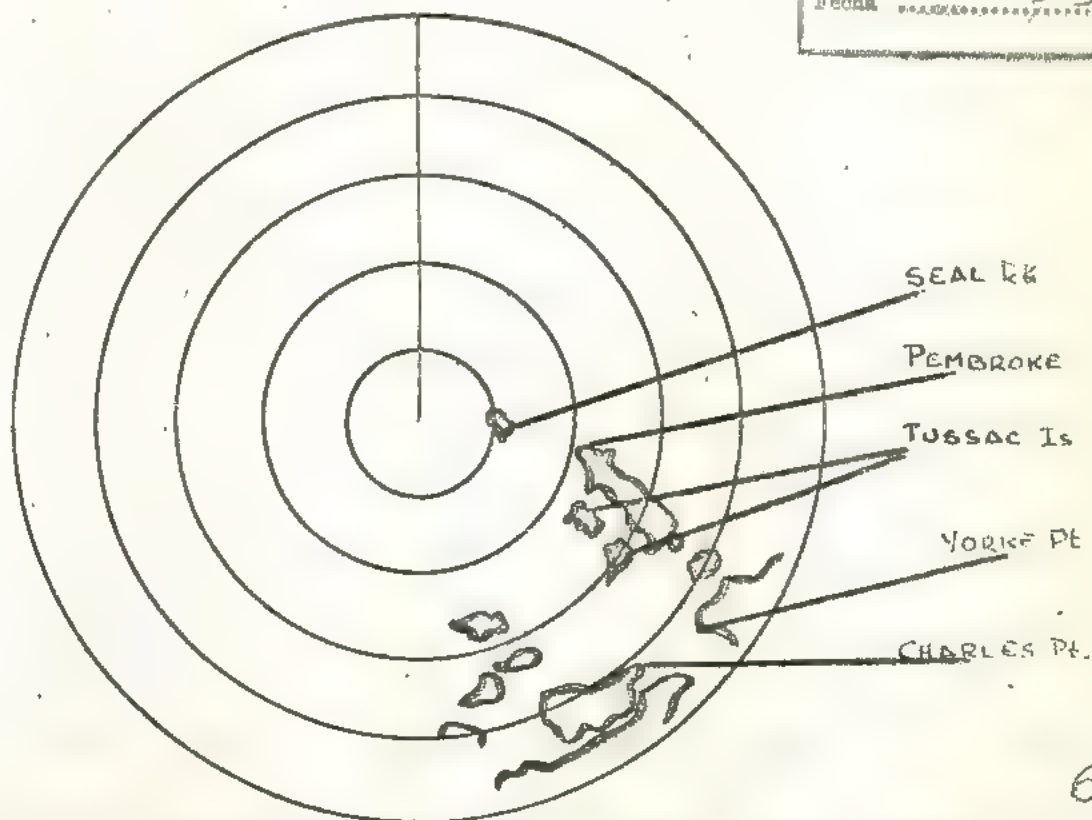
CARTA 1614

5

PORT WILLIAM

| | |
|-------------------------------|-------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANTA | |
| Carpeta N° | ✓-3.1 |
| Orçeta N° | 1 |
| Fecha | 29 |

Posición
To Pembroke
Mv: 237°
Δs: 2'1"
Rv: 140°
Esc. Radar 5'



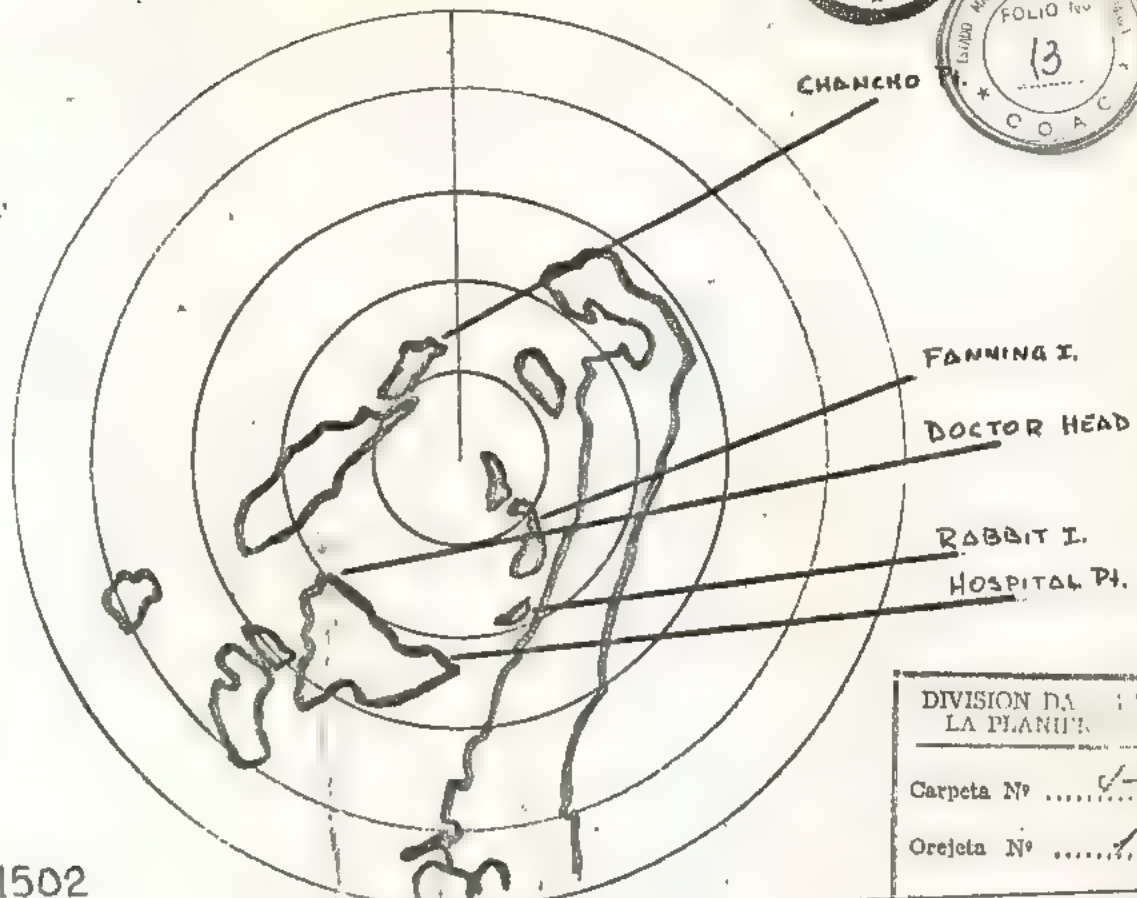
CARTA 1614

6

PORT SAN CARLOS



POSICION
CHANCHO Pt.
Mv: 260°5
As: 1'5
Rv: 282°
Esc. RADAR 5'

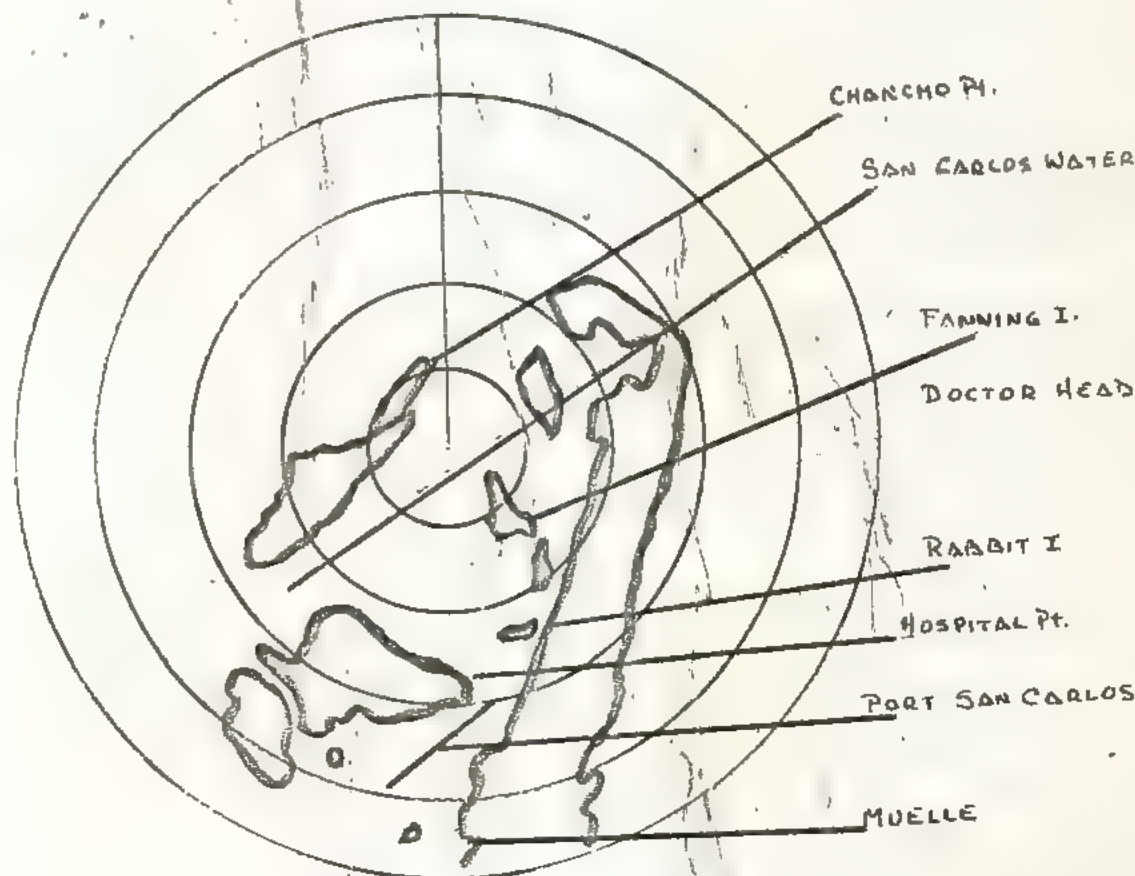


CARTA 1502

| | |
|-----------------------|------|
| DIVISION DA LA PLANIA | |
| Carpeta N° | 1-31 |
| Orejeta N° | 1 |
| FECHA | 7/2 |

PORT SAN CARLOS

POSICION
CHANCHO Pt.
Mv: 241°
As: 0'8
Rv: 282°
Esc. RADAR 5'



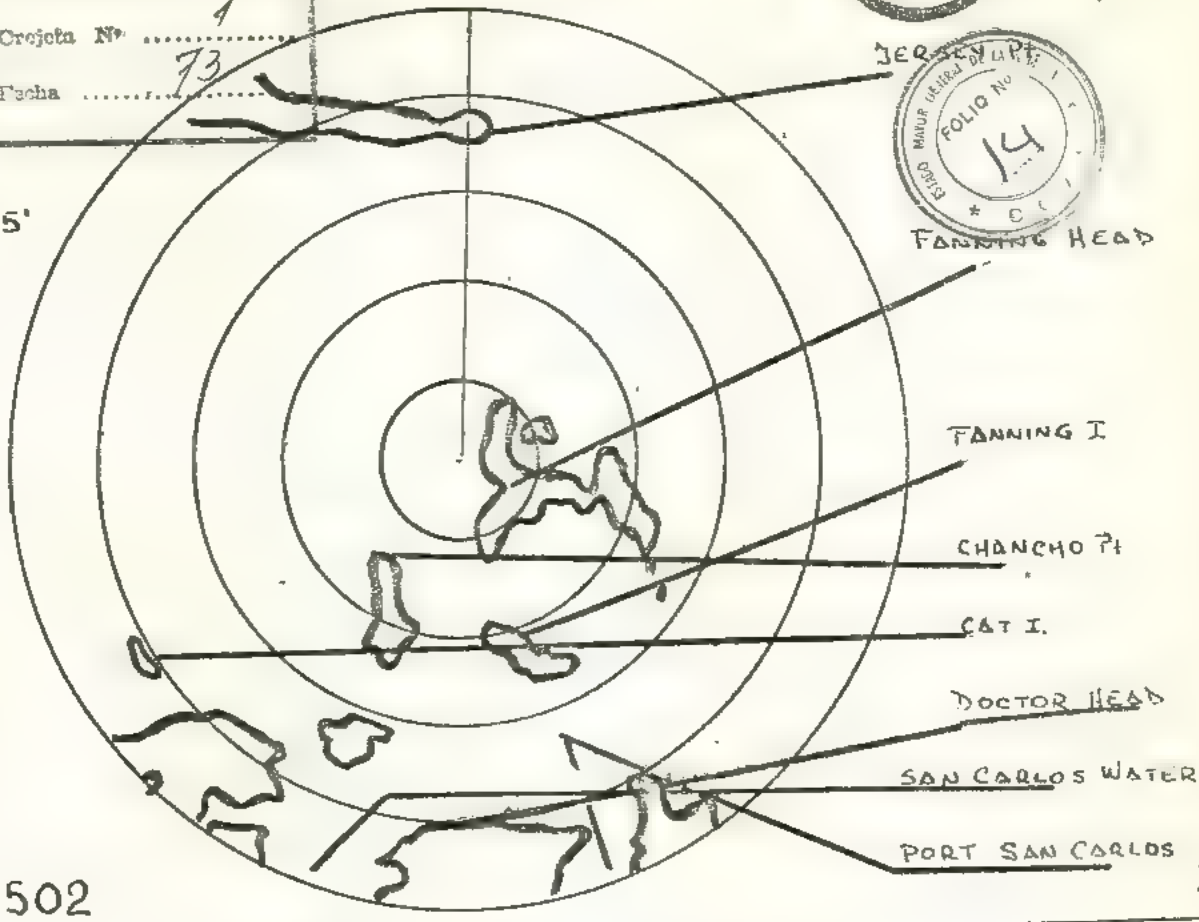
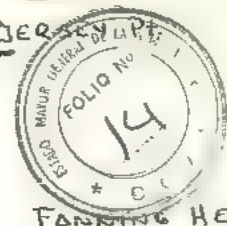
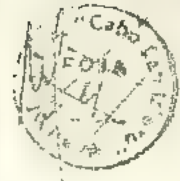
CARTA 1502

DIVISION DATOS PARA
LA PLANIFICACION

Carpeta N° 1-3-1
Carpeta N° 1
Fecha 73

POSICION
CHANCHO PT
MV: 160°5
AS: 1'4
RV: 315°
Esc. RADAR: 5'

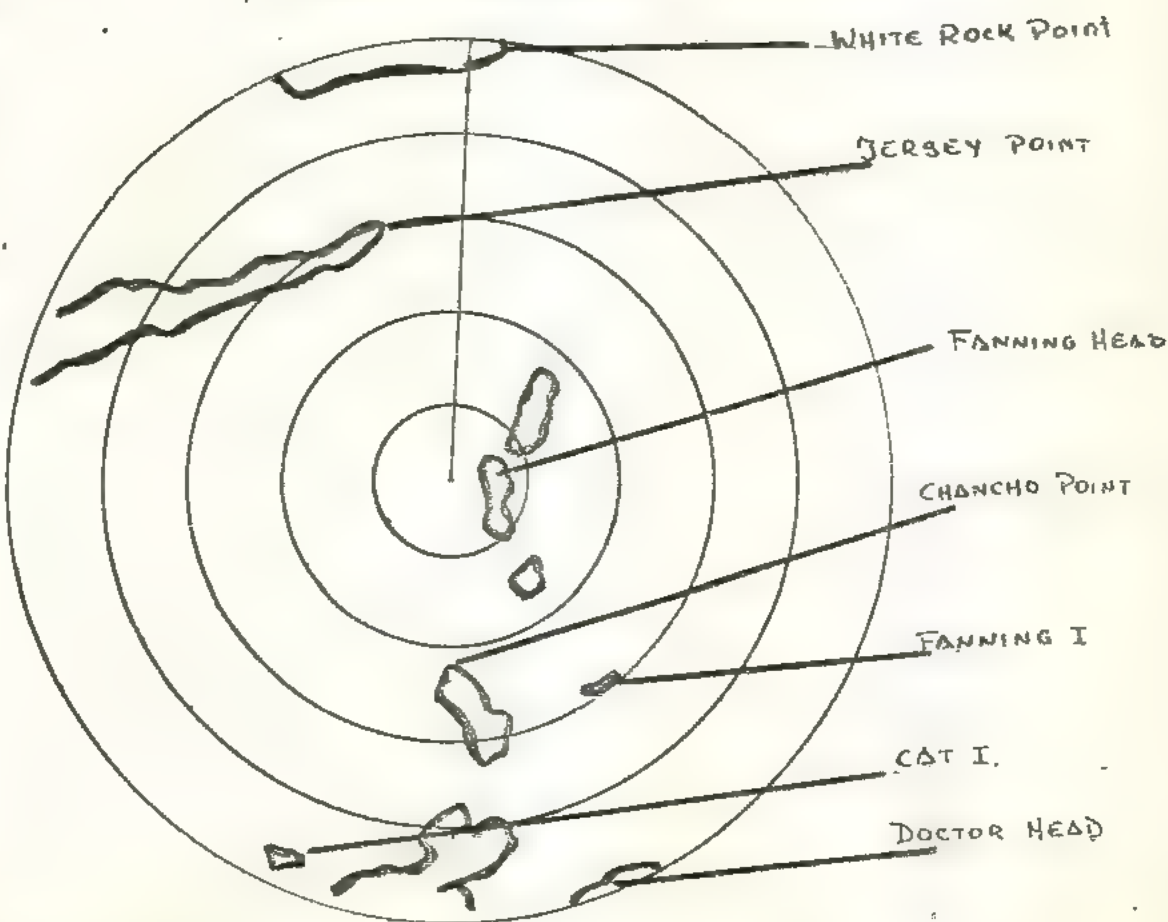
NORTH FALKLAND SOUND



CARTA 1502

NORTH FALKLAND SOUND

POSICION
CHANCHO PT.
MV: 153°
AS: 1'9
RV: 340°
Esc. RADAR 5'

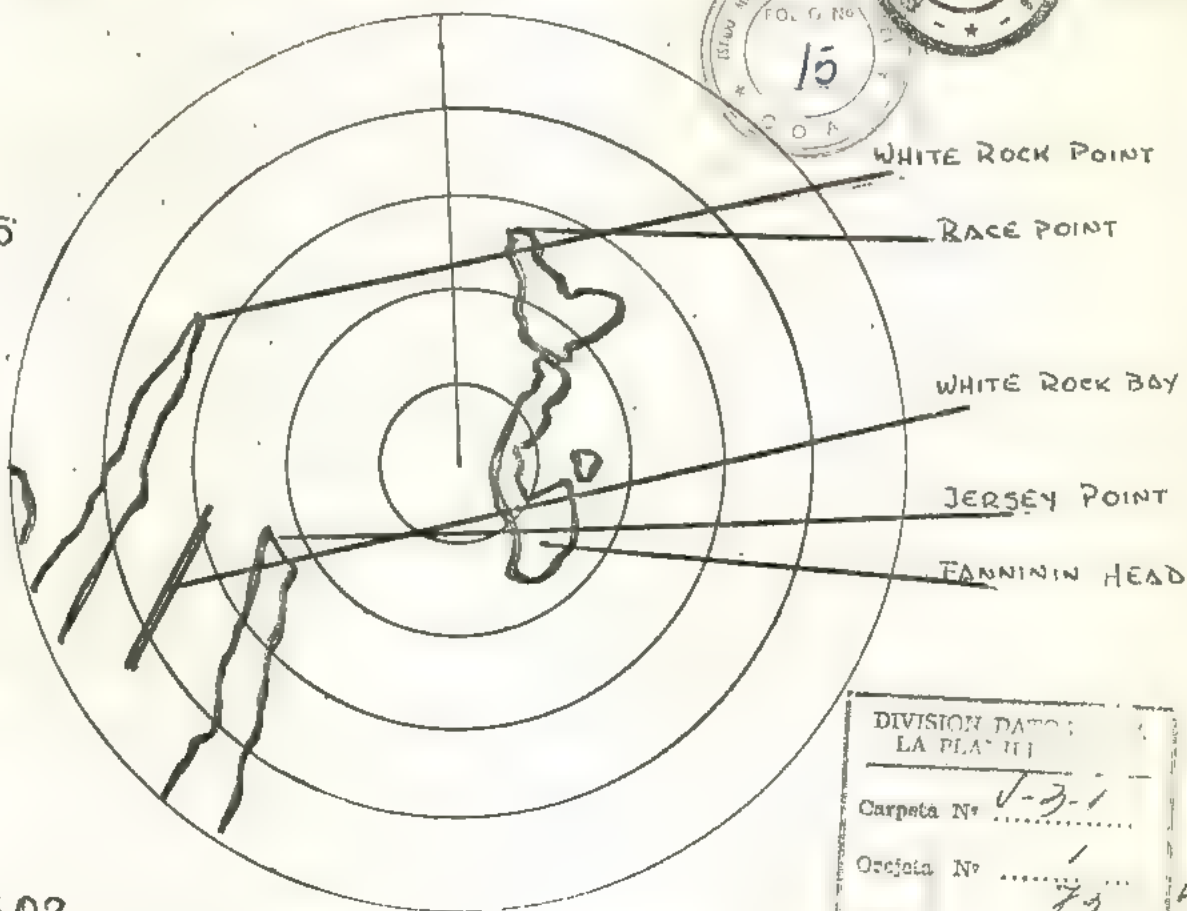


CARTA 1502

4

NORTH FALKLAND SOUND

POSICION
JERSEY PL
MU: 277°
As: 1.9
Rv: 030°
Esc. RADAR 5'

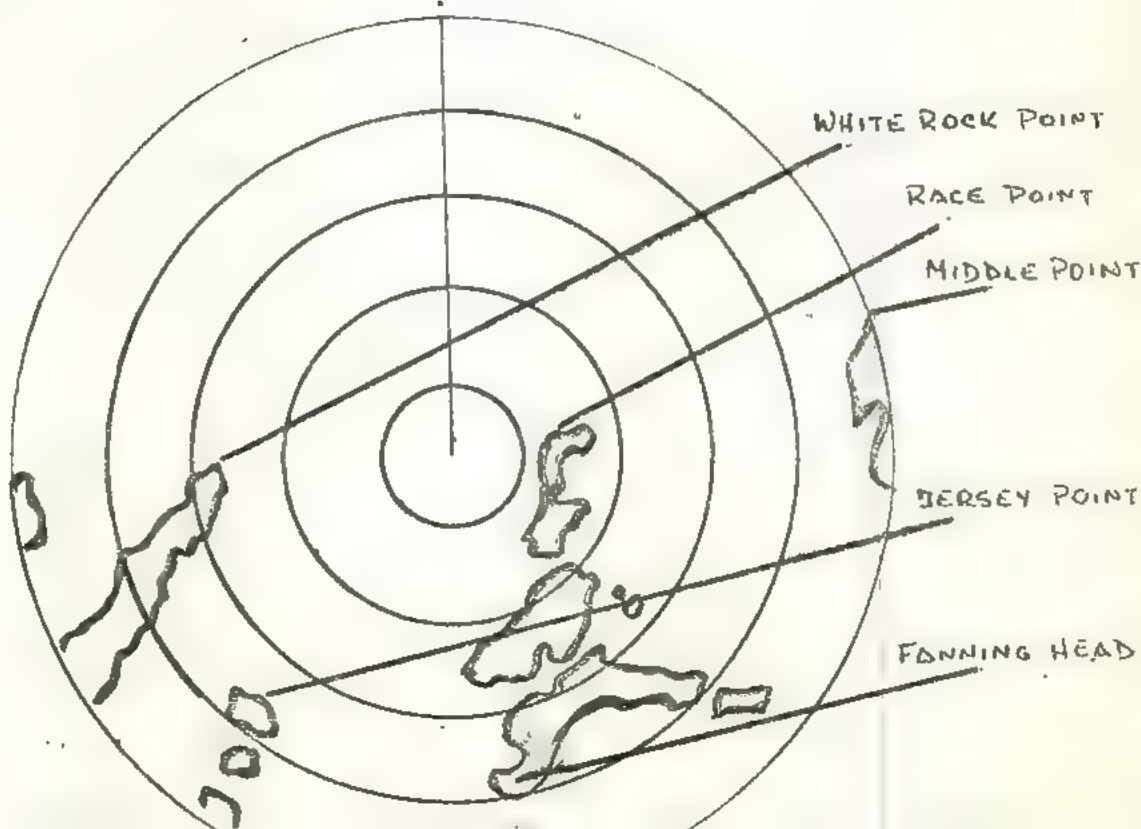


CARTA 1502

| | |
|----------------|-------|
| DIVISION DATA: | |
| LA PLATA III | |
| Carpeta N° | 1-3-1 |
| Orzofila N° | 1 |
| Fecha | 7/5 5 |

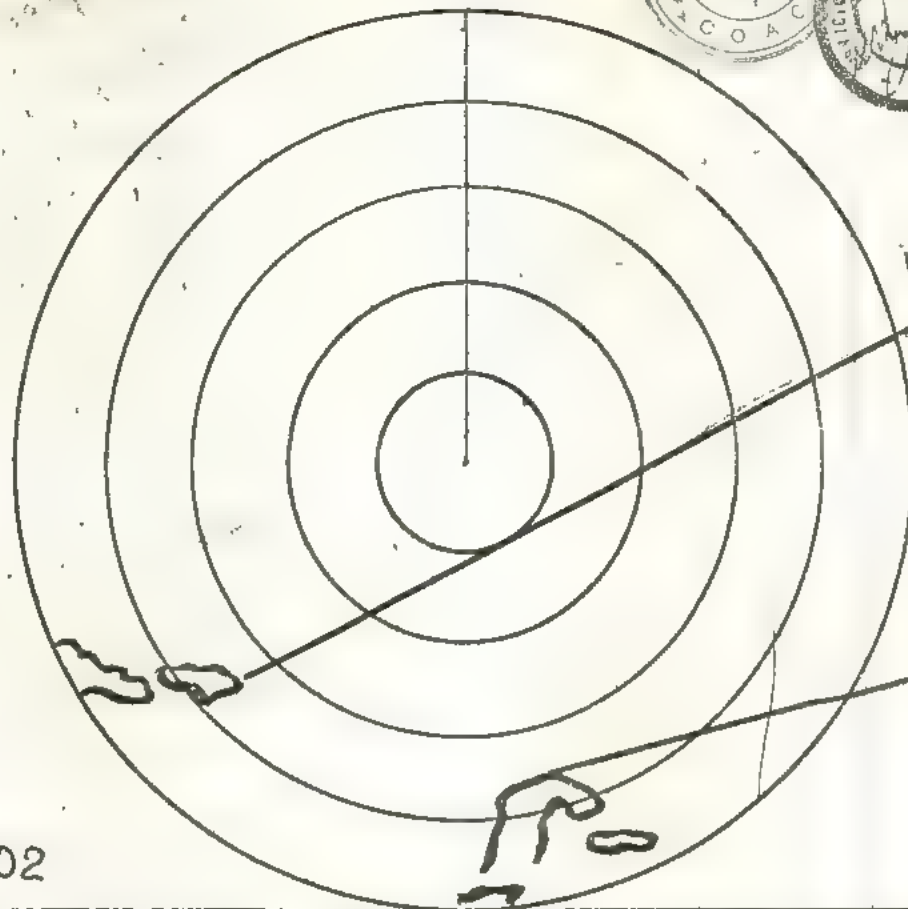
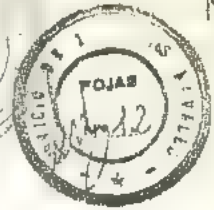
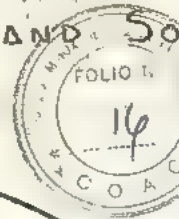
NORTH FALKLAND SOUND

POSICION
WHITE ROCK
MU: 275°
As: 2.4
Rv: 020°
Esc. RADAR 5'



NORTH FALKLAND SOUND

POSICION
WHITE ROCK
MU: 225°
Δ: 3'5
RV: 355°
Esc. RADAR 5'



CARTA 1502

7

| | |
|------------------------------|-------|
| DIVISION DE LA PLANIFICACION | |
| Carpeta N° | 4-3.1 |
| Orejeta N° | 1 |
| Fecha | 73 |

DERROTA DE PUERTO DESEADO A "GOOSE" GREEN - TRAMO ISLAS MALVINAS

Se agrega copia de la derrota seguida; cabe agregar el siguiente comentario:

- 1.- Durante la derrota seguida entre las 0920 á 1450 hs., se situó al buque con marcaciones a los Montes SIMON y BRISBONE; Puntas EAGLE y VOLUNTER; Faro PEMBROKE; Isla KIDNEY; Roca WOLF; Isla EAST y los islotes que se encuentran al SE de BOAT PT.- Recalando de día en la parte norte de la isla, los Montes SIMON y BRISBONE, muy separados entre sí, configuran dos buenos puntos para situar al buque. De noche con atmósfera limpia se vió y se marcó sin dificultad el resplandor del Faro PEMBROKE desde una distancia de 30 millas.-
- 2.- No se pudo identificar los montes indicados en la carta (1354 B), excepto los ya nombrados, por proyectarse entre sí.-
- 3.- El campo de cachiyuyos que despiden la isla ELEPHANT, tiene en su extremo SE, rocas que no figuran en la carta.-
- 4.- La isla DIRECTION y el islote próximo a FOX POINT, son puntos notables para situar al buque al tomar el canal CHOISEUL, por su paso Este.-
- 5.- A 1530 hs., próximos al través de punta FOX, se oye al Rv=270°, quedando la isla GENTLE casi por la proa, ligeramente por babor.- Esta isla es bien notable y de fácil identificación.- Con este rumbo se pasa al medio de los campos de cachiyuyos de BLACK ROCKS y los que despiden la isla MIDDLE y sus islotes.- Todos los cachiyuyos son muy visibles.-
- 6.- Al través de BLACK ROCKS, se cayó al rumbo 281°, al medio del canal, quedando la proa entre las BEECHER IS. y la costa Norte.-
- 7.- Los dos campos de cachiyuyos que se encuentran al Oeste de las BLAK ROCKS y próximos a la derrota, contienen con seguridad sendas rocas.-
- 8.- El cachiyuyo indicado en la carta al sur del islote de la isla SEAL y muy próximo a la derrota, no fue visible en las tres oportunidades en que se pasó por el lugar.-
- 9.- El islote que se encuentra a media milla al este de las islas SAMUEL, es de color verde oscuro, destacándose notablemente de noche al proyectarse

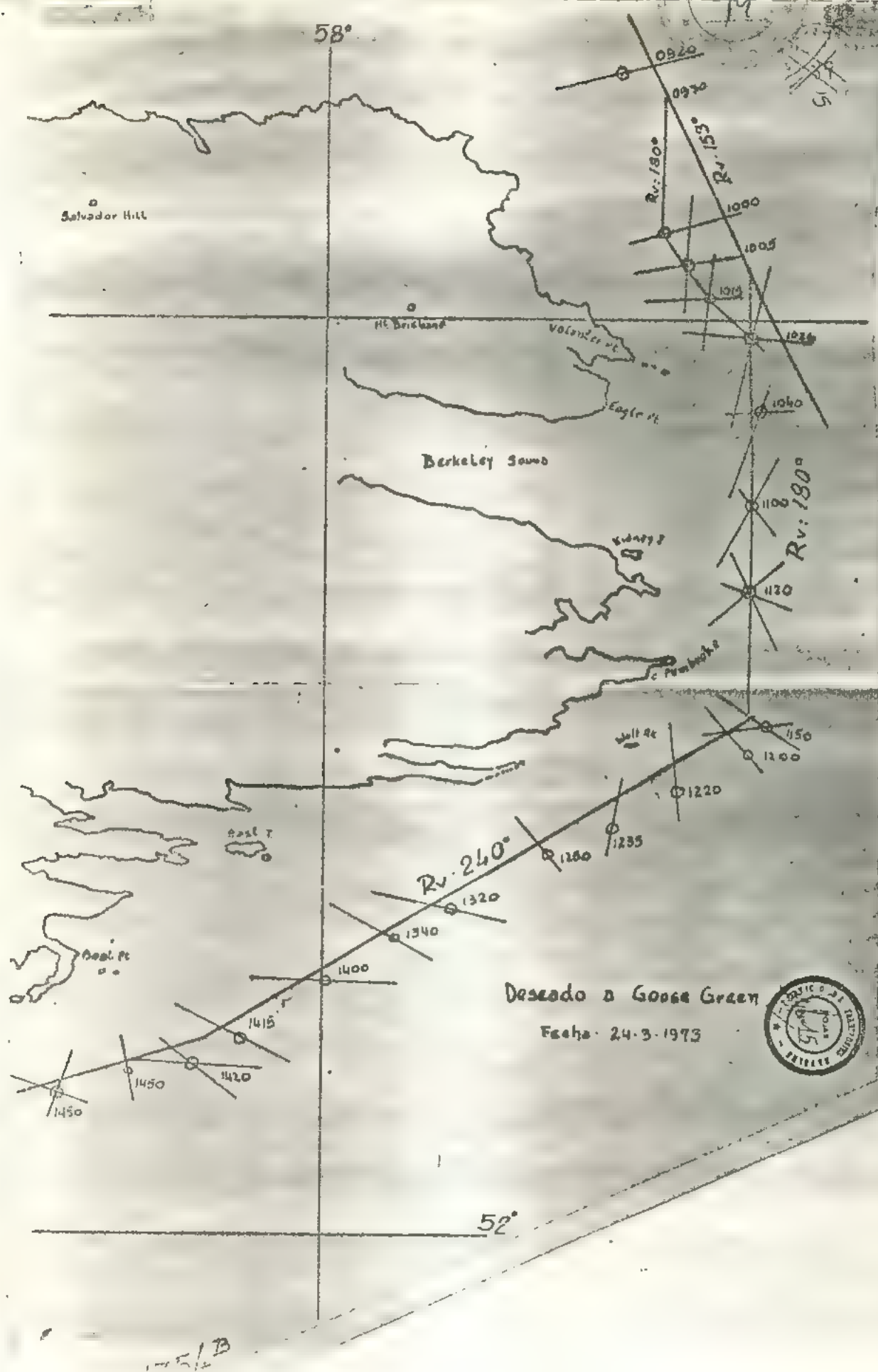


///.-

sobre la costa sur.-

- 10.- También es notable el islote sin nombre que se encuentra en la entrada, lado Este, de BUTTON BAY.-
- 11.- El islote que se encuentra a 6 cables al Este de las islas BEECHER, sin nombre, es muy notable, parecido a la isla CENTRE.-
Su posición próxima a la derrota es una buena referencia para mantener la misma.-
- 12.- Los dos campos de cachiyuyos situados al Norte y Sur de la derrota y próximos al islote anteriormente mencionado, fueron vistos sin dificultad mucho antes de alcanzarlos.-
- 13.- Desde este lugar hasta el DARWIN NARROW, la derrota se encuentra libre de cachiyuyos.-
- 14.- Alcanzado el extremo Este de las BEECHER IS., se cayó al Rv.-299° que lleva a la entrada del DARWIN NARROW.-
- 15.- Los "veriles" del canal DARWIN están perfectamente marcados por los cachiyuyos y bastará mantenerse al centro para pasar sin problema.-
No obstante al acercarse a la primera isla del canal DARWIN, con Rv.-300° aproximadamente, convendrá arrimarse a élla para zafar el campo de cachiyuyos que despiña la punta SQUIB.-
Una vez libre este campo, se caerá hasta el Rv.-009° aproximadamente y con este rumbo se llega hasta el extremo Norte del canal.- Allí se deberá caer a babor, contorneando los cachiyuyos de las islas situadas al Norte del canal.- Sobrepuasadas las islas, se podrá poner proa al muelle de GOOSE GREEN.-
- 16.- Entre el canal DARWIN y el MUELLE se deberá pasar al medio de dos campos de cachiyuyos, los que son fáciles de visualizar y no presentan problemas.-
- 17.- En una segunda oportunidad se pasó por el canal DARWIN, casi de noche, pudiéndose visualizar los cachiyuyos.-
- 18.- Se agregan fotos radar tomadas en el segundo viaje a GOOSE GREEN.- (En este informe se agregan los gráficos correspondientes a dichas fotografías).-

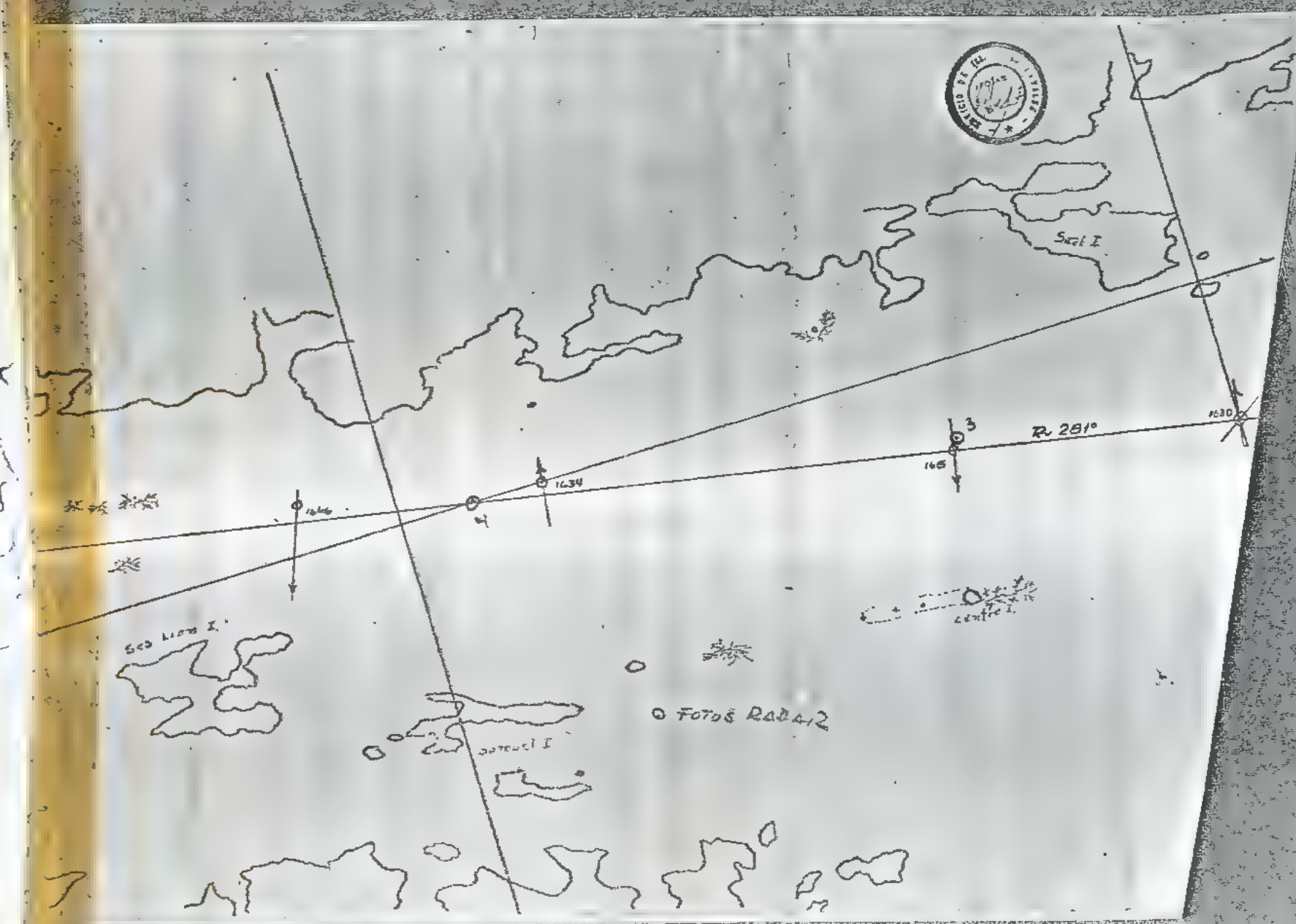
| | |
|-------------------------|-------|
| 1. NOMBRE DEL DOCUMENTO | |
| 2. FECHA | 1-3-1 |
| 3. LUGAR | |
| 4. AUTOR | |
| 5. DESTINO | |
| 6. OBSERVACIONES | |



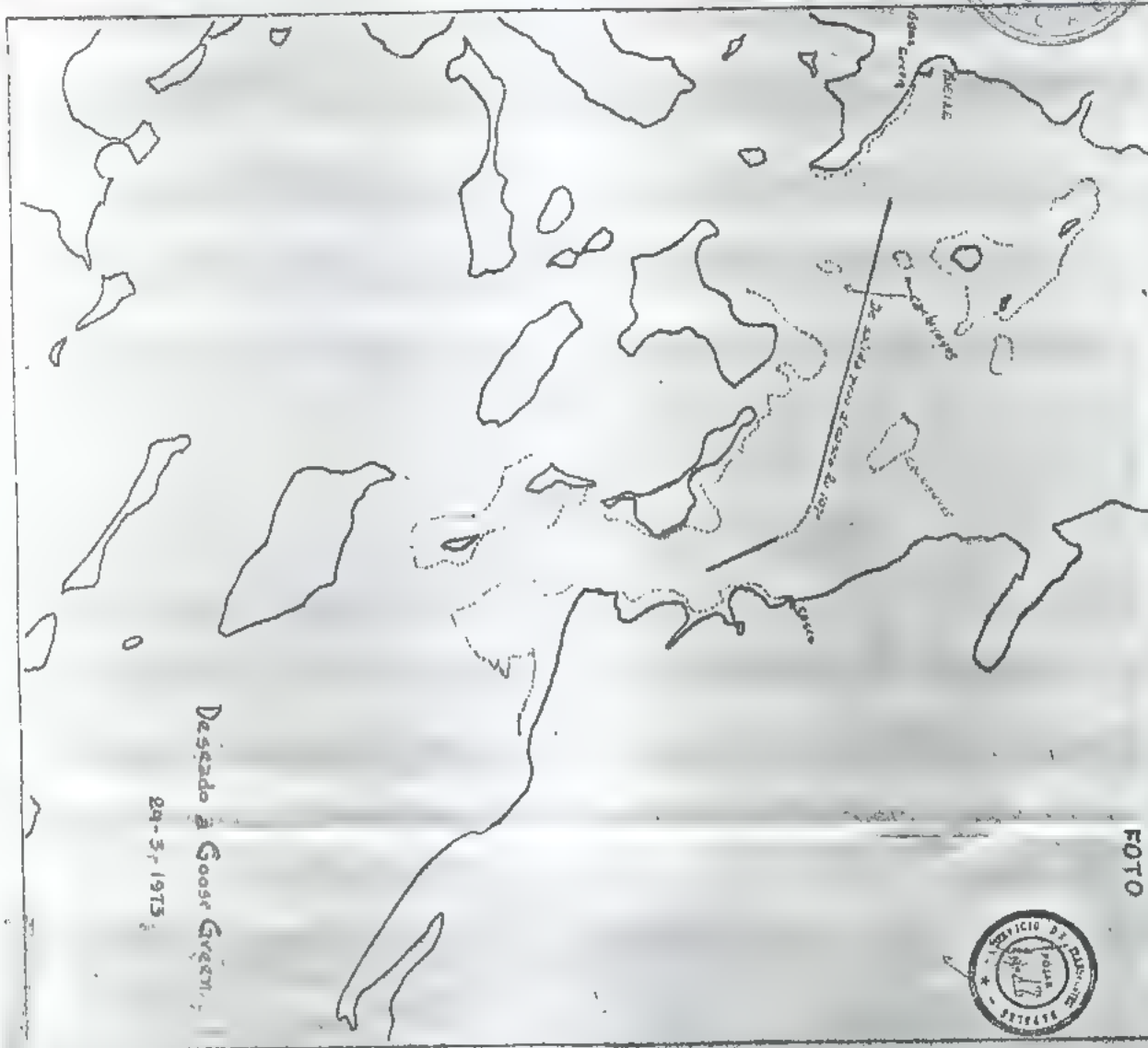
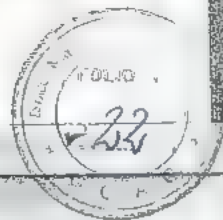
Desenho de Goose Green
 Fecha: 24.3.1973



15/B



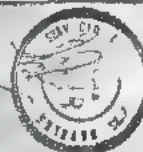




Described to Goose Creek,
29-3-1975

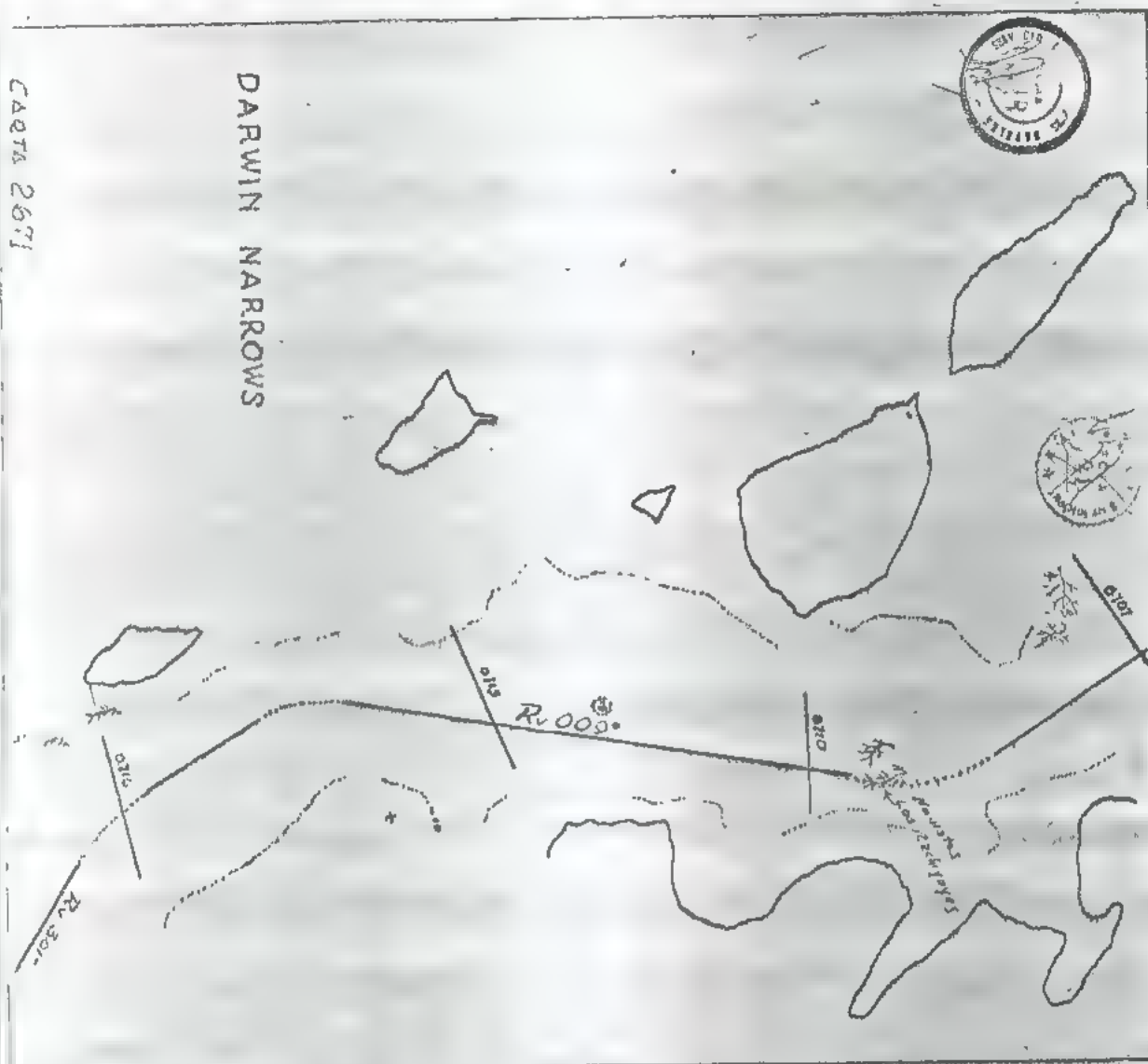
FOTO





DARWIN NARROWS

CACTA 2671

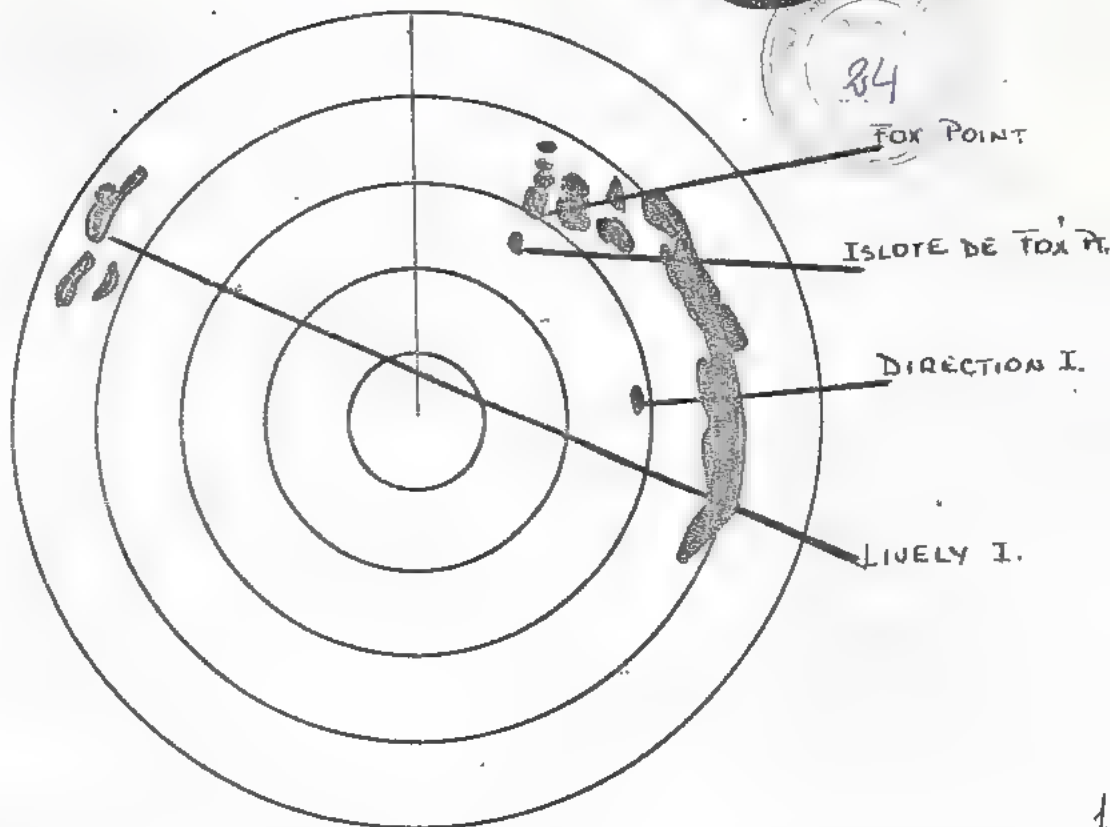


CHOISEUL SOUND

Paso Este



POSICION
DIRECCION I
MV: 343°
AS: 2'9
RV: 271°
Esc. RADAR: 5'



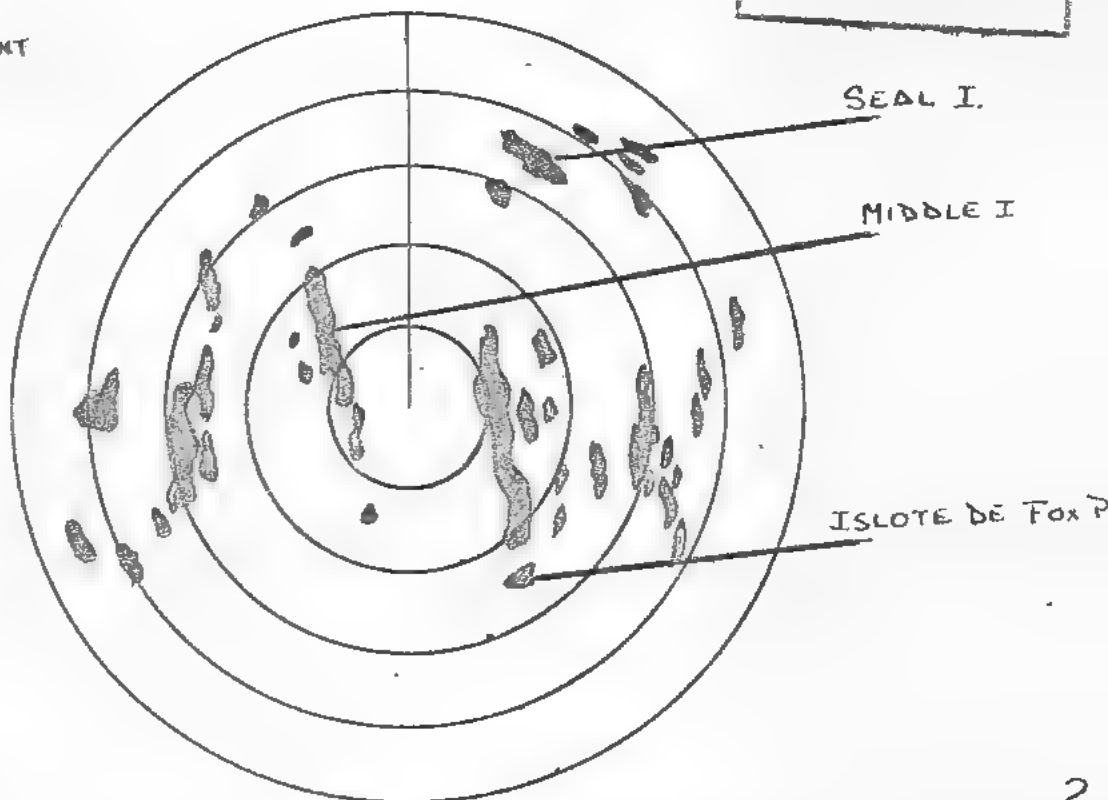
CARTA 2671

1

CHOISEUL SOUND

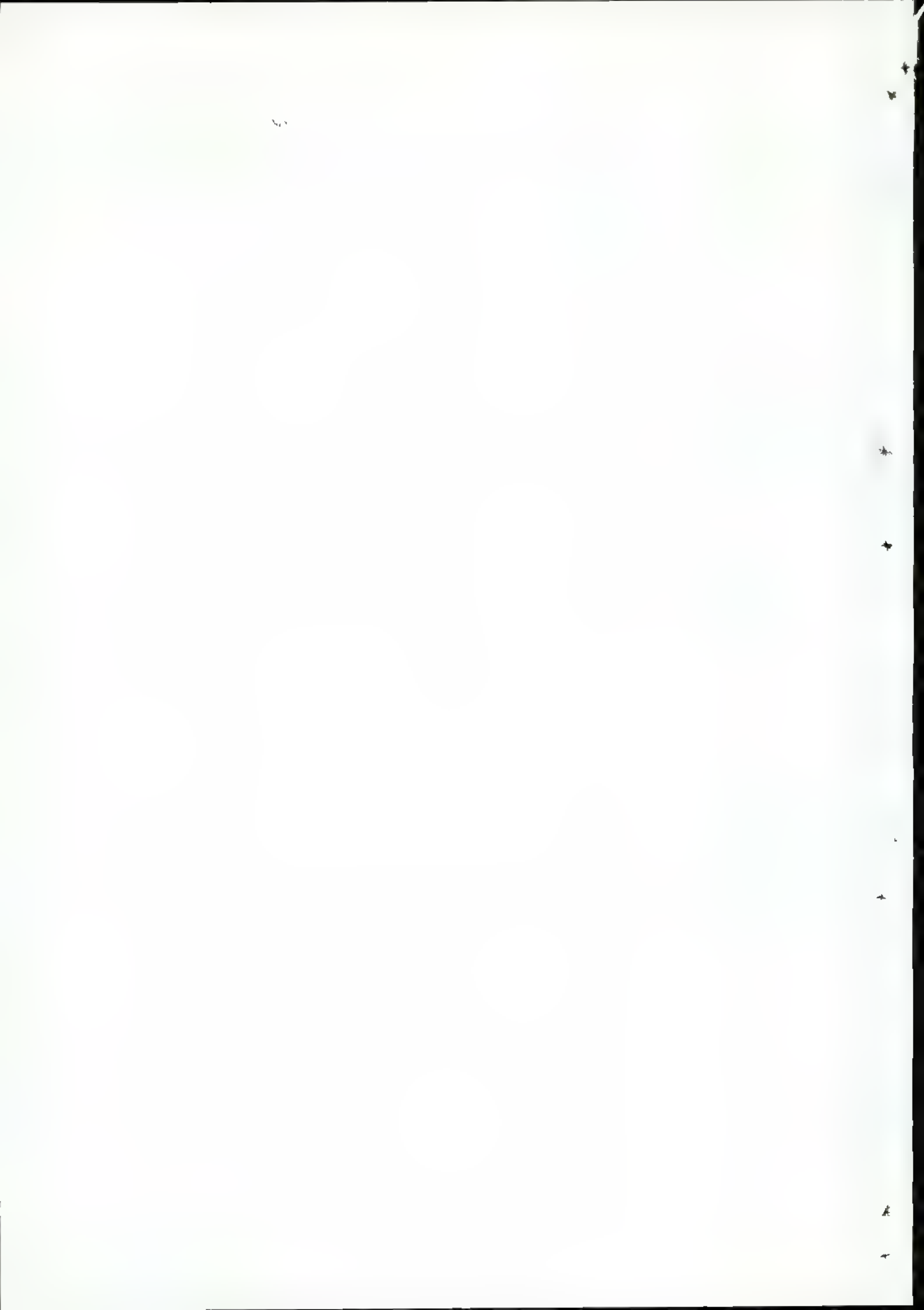
| | |
|--------------------------------------|-------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
| Carpeta N° | 6-3-1 |
| Orejeta N° | 1 |
| Fecha | 73 |

POSICION
ISLOTE DE FOX POINT
MV: 066°
AS: 2'6
RV: 280°
Esc. RADAR 5'



CARTA 2671

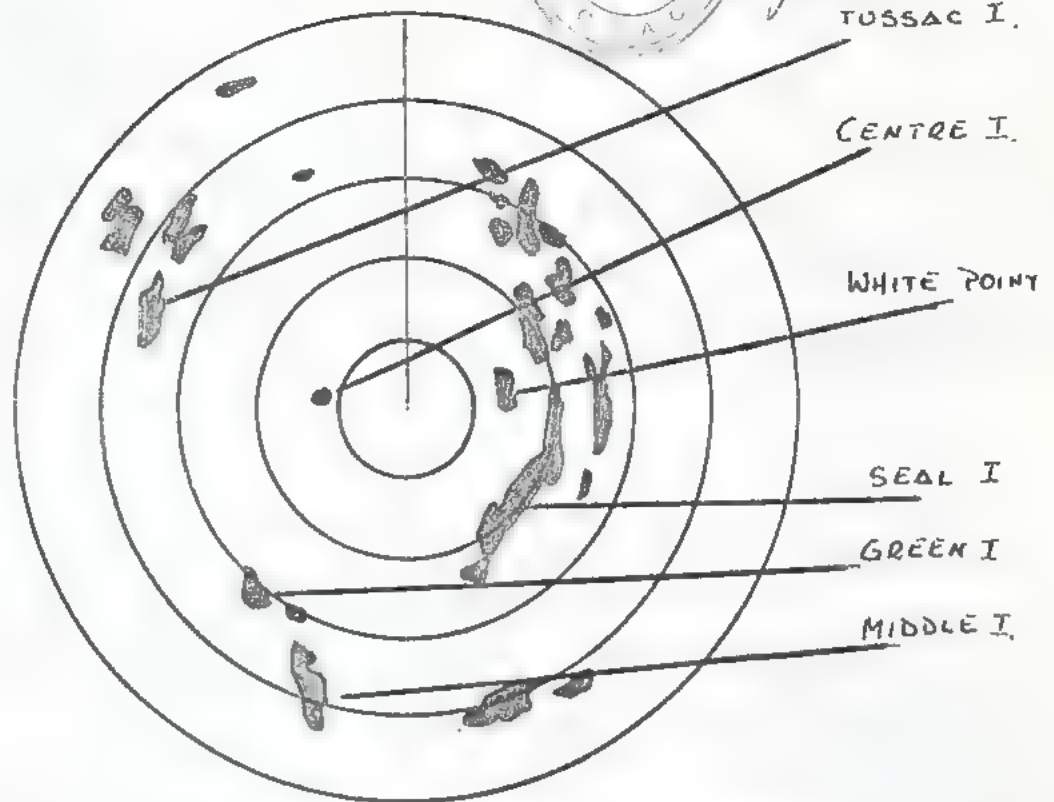
2



CHOISEUL SOUND



POSICION
CENTRE I.
MV: 192°
AS: 1'2
RV: 281°
ESC. RADAR 5'



CARTA 2671

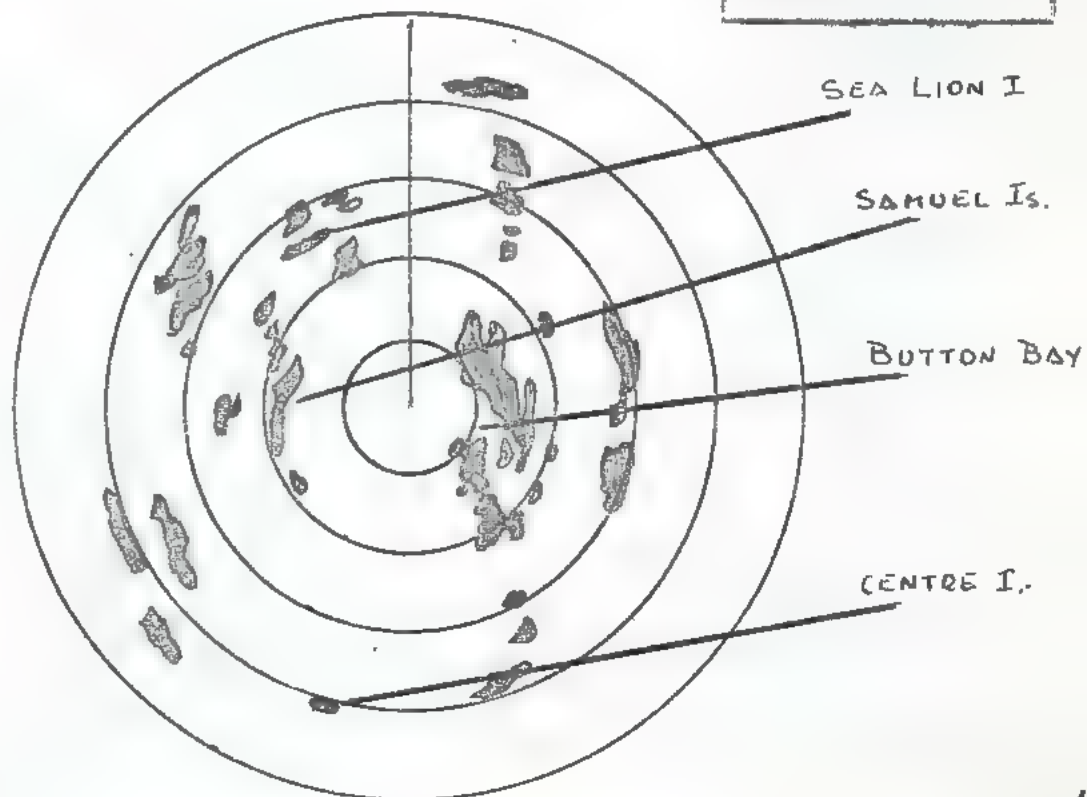
3

CHOISEUL SOUND

DIVISION DATOS PARA
LA PLANIFICACION

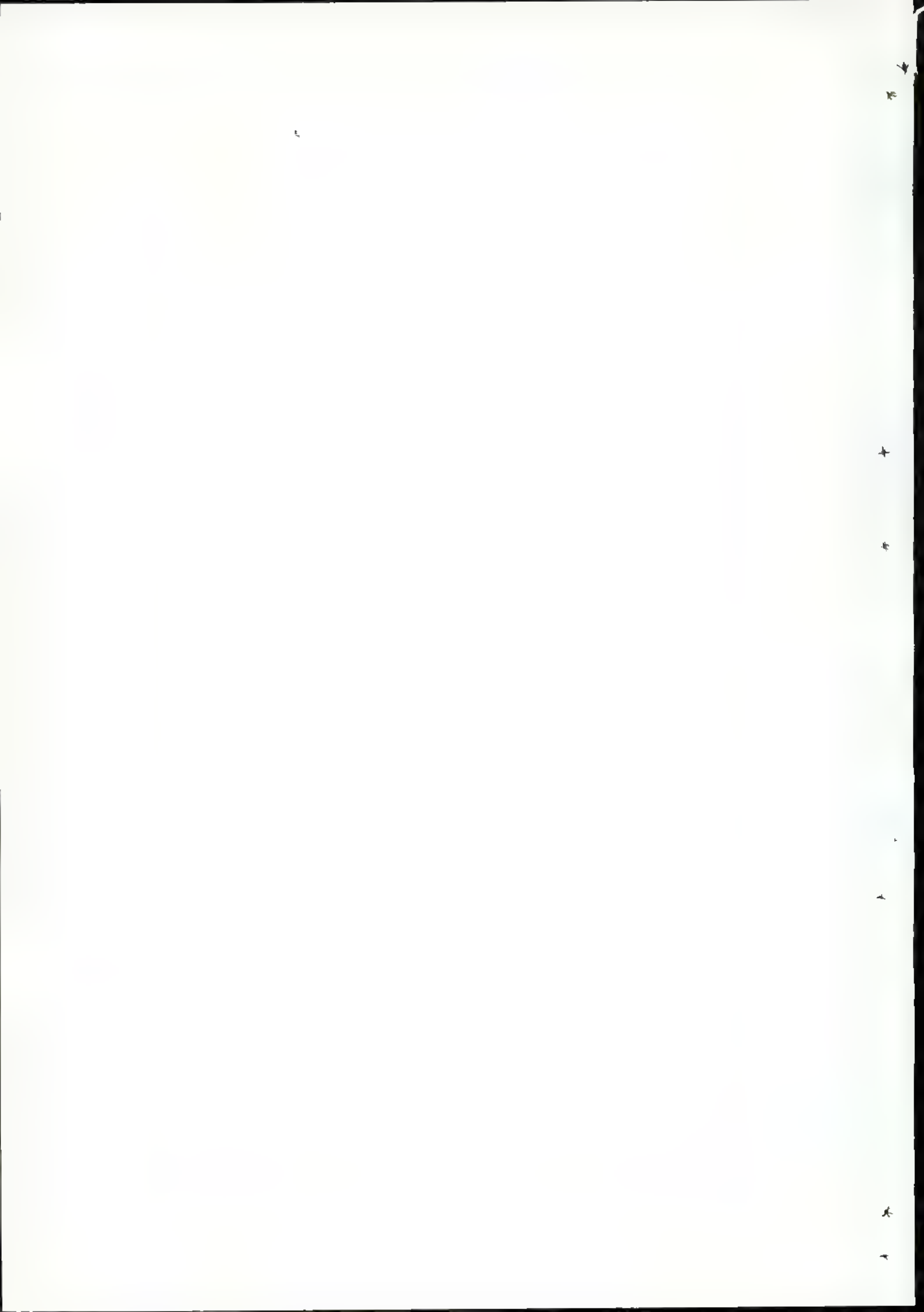
Carpeta N° 1-3-1
Orejeta N° 1
Fecha 73

POSICION
CENTRE I.
MV: 116°
AS: 4'0
RV: 281°
ESC. RADAR 5'

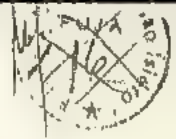


CARTA 2671

4



CHOISEUL SOUND



POSICION
WHITE BLUFF
Mv: 007°
As: 0'5
Ru: 285°
Esc. RADAR: 5'



CARTA 2671

5

CHOISEUL SOUND

| | |
|---------------|-------|
| DIVISION D... | |
| LA PLANTIERA | |
| Carpeta N° | 4-3-1 |
| Orçeta N° | 1 |
| Fecha | 7/3 |

POSICION
φ= 58° 50' 0.5 W= 59° 52' 0 W
Ru: 301°
Esc. RADAR: 5'

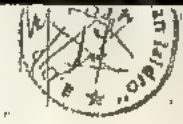
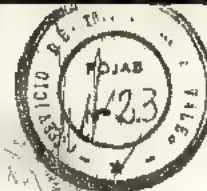


CARTA 2671

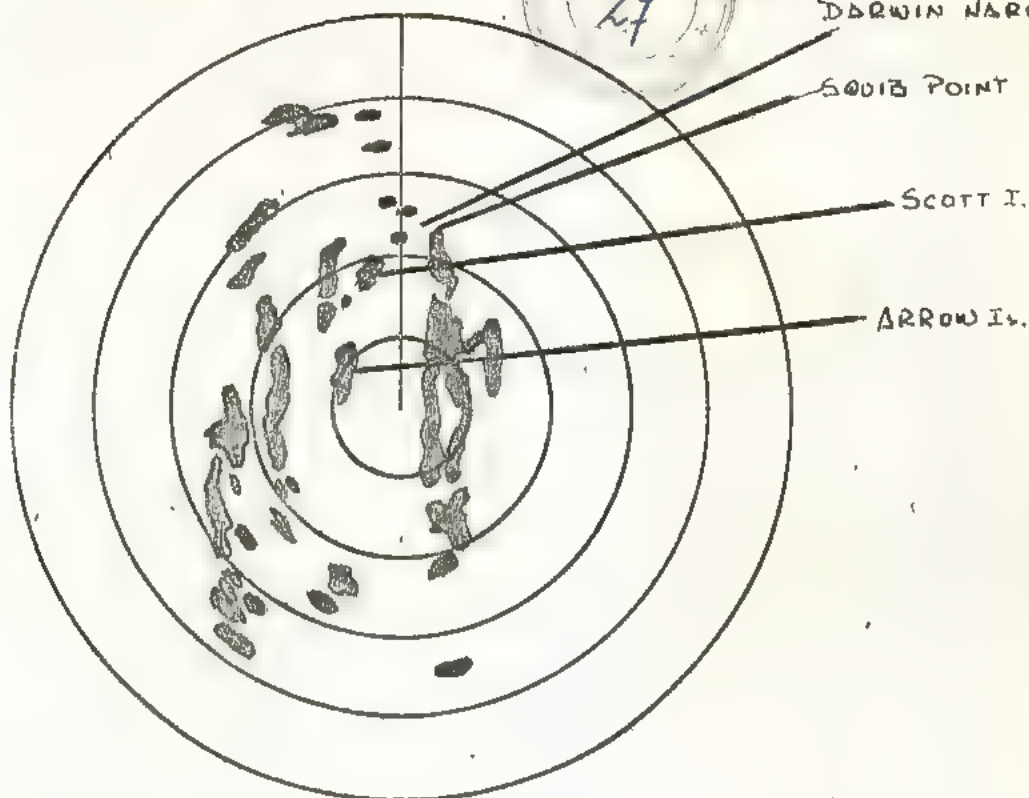
6



CHOISEUL SOUND



POSICION
ARROW I
LEIDA ESTE
Rv: 301°
Esc. Radar 5'



CARTA 2671

7

DIVISION DATOS PARA
LA PLANIFICACION

Carpeta Nº 4-3-1

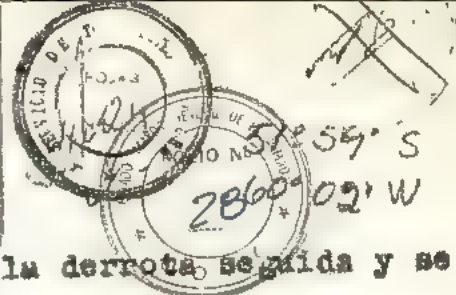
Orejón Nº 1

Fecha 79

51° 50' S
59° 00' W

COAST GUARD
13-1
Ordn. No. 1

DERROTA ENTRE GOOSE GREEN Y FOX BAY.



Se adjunta copia de la derrota seguida y se agrega el siguiente comentario:

- 1.- Dejado el DARWIN NARROW, con Rv.=129°, se navegó al medio del canal formado por la costa norte y las series de islas, con proa al islote, sin nombre, que se encuentra a 8 cables al este de BEECHER IS.-
- 2.- Se dejó a este islote por estribor, pasando muy cerca del mismo.- El islote es limpio, rodeado de cachiyuyos pegados a su costa.-
- 3.- Dejado el islote por popa, se cayó Rv.=108°, proa a CENTRE IS., dejando por babor a los dos campos de cachiyuyos que se encuentra a 8 cables al Este del citado islote.-
- 4.- Al encontrarse a una milla y media de CENTRE IS., se cambió al Rv.=144°, pasando entre los campos de cachiyuyos situados a media milla al Este de SAMUEL IS., y del que despidió hacia el Oeste la CENTRE IS.- Con este rumbo queda en la proa la isla KIDNEY.-
- 5.- Al traves de TUSSAC IS., se cayó al Rv.=180°.- Se vieron el campo de cachiyuyos situado a 4 cables al NE de TUSSAC IS., y el que se encuentra al este y pegado a esta isla.-
- 6.- Antes de alcanzar PYRAMID PT., se cayó al Rv.=190° para pasar a media milla de esta punta y de SEAL IS., con el objeto de librar con buen margen de seguridad, el bajo fondo de 2 brazas situado al NW de SAL PT.-
- 7.- Todos los campos de cachiyuyos que en la carta figuran en esa zona, fueron visualizados.-
- 8.- Abandonando el LIVELY SOUND, la navegación hasta la boca de entrada a FOX BAY, se hizo de noche y situando al buque con marcaciones de radar, por lo que no se puede aportar mayores datos sobre los accidentes costeros, salvo que se obtuvieron buenos ecos de radar de SANDY BAY IS., SEA LION IS., PORPOLSE PT. y , sobre todo, de ALBEMARLE RK. y la costa cercana a FOX BAY.-
- 9.- Se sufrió fuerte abatimiento en el tramo comprendido entre SHAG RK., y PORPOLSE PT.-
- 10.- La roca situada a una milla y tres cables al Sur de SANDY BAY IS., es posible que se encuentre más

///



///.-

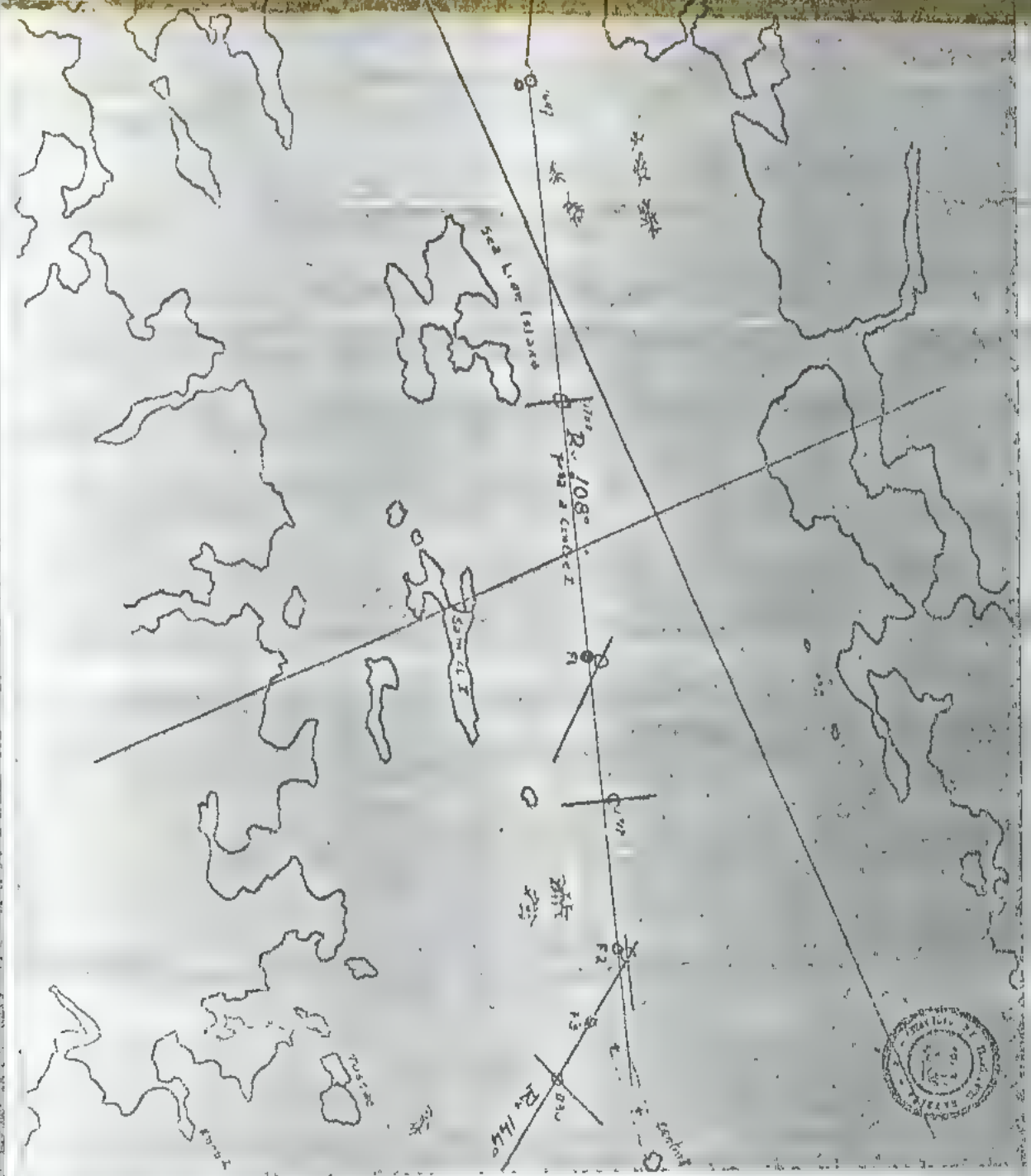
al W, según se indica en el croquis de derrota.-

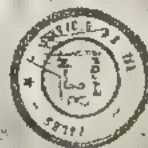
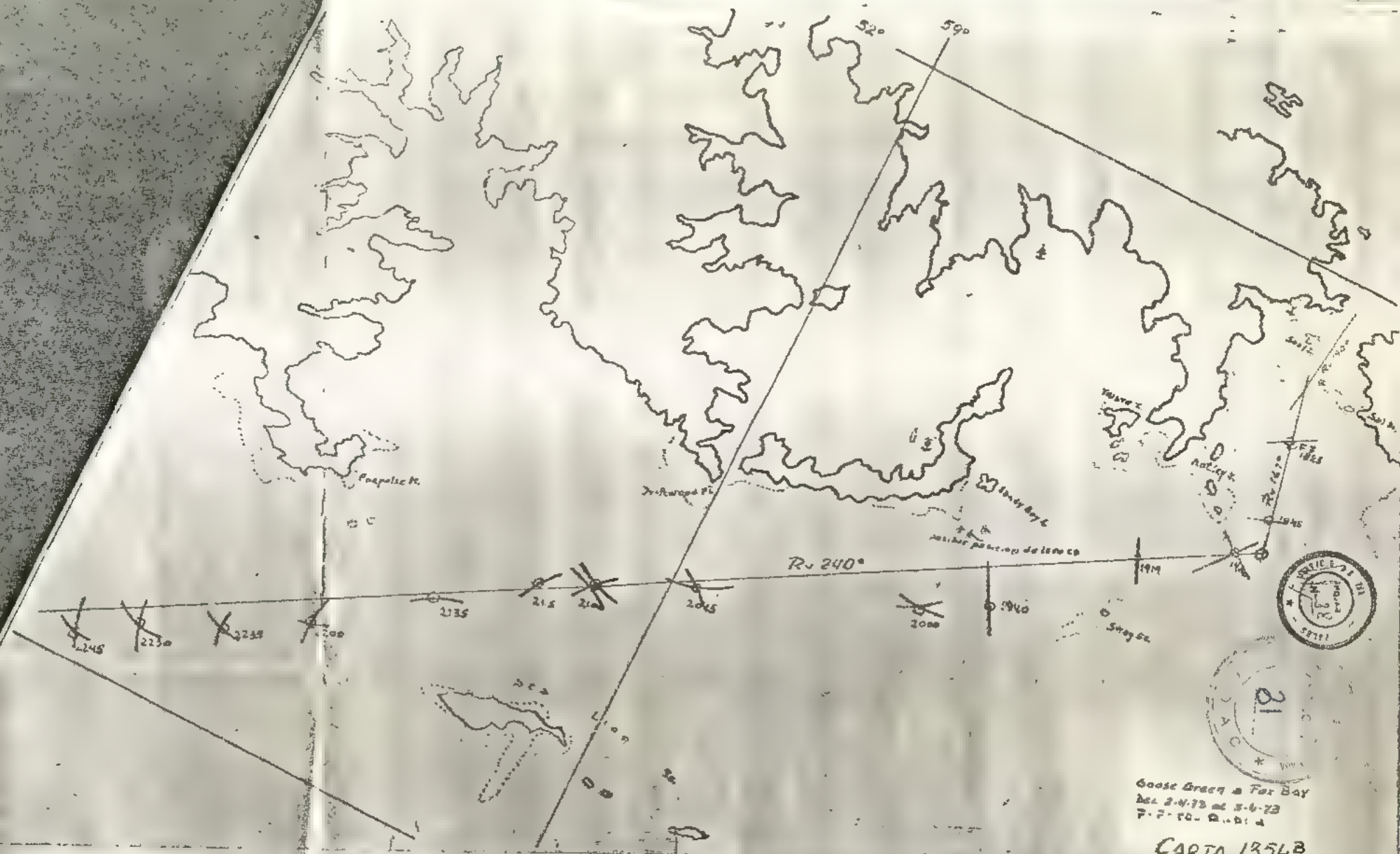
- 11.- La navegación nocturna con radar entre la salida del LIVELY SOUND y FOX BAY no ofrece dificultades.-
- 12.- Se permaneció frente a la entrada de FOX BAY, en espera de la luz del día, navegando entre CALISTA IS., y el islote sin nombre, situado al 227° de WEST HD. y á 9 millas aproximadamente.-
- 13.- Dentro de FOX BAY se pudo apreciar que el campo de cachiyuyos que despiende KEMP PT., no está bien definido.- En cambio, si lo está, el que rodea a KNOB IS. y las piedras adyacentes.- También se notó, aunque habría que confirmarlo, que el campo de cachiyuyos de KNOB IS., en su parte norte, está más extendido hacia KEMP PT., como se lo indica en el croquis.-
- 14.- Tanto para entrar como para salir, hay que tener como referencia al campo de cachiyuyos de KNOB IS., (entrando se lo deja por babor).- Mantenerse relativamente cerca de él y, contornearlo.- Son muy claros los límites de este campo.- El mar rompe siempre sobre las piedras que se encuentran dentro de él.- La navegación, una vez cerca de KNOB IS., se hace a la voz hasta llegar al puerto.-
- 15.- Se agregan fotos de radar del LIVELY SOUND.-
(En este informe se agregan los gráficos correspondientes a dichas fotografías).-...

| | |
|---|-------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
| Fecha 27 | 6-3-1 |
| Clase IP | 1 |
| Clase | 73 |

D-1 3-4-73 at 3-4-73
11 100-1 200 2

CARTA 2671





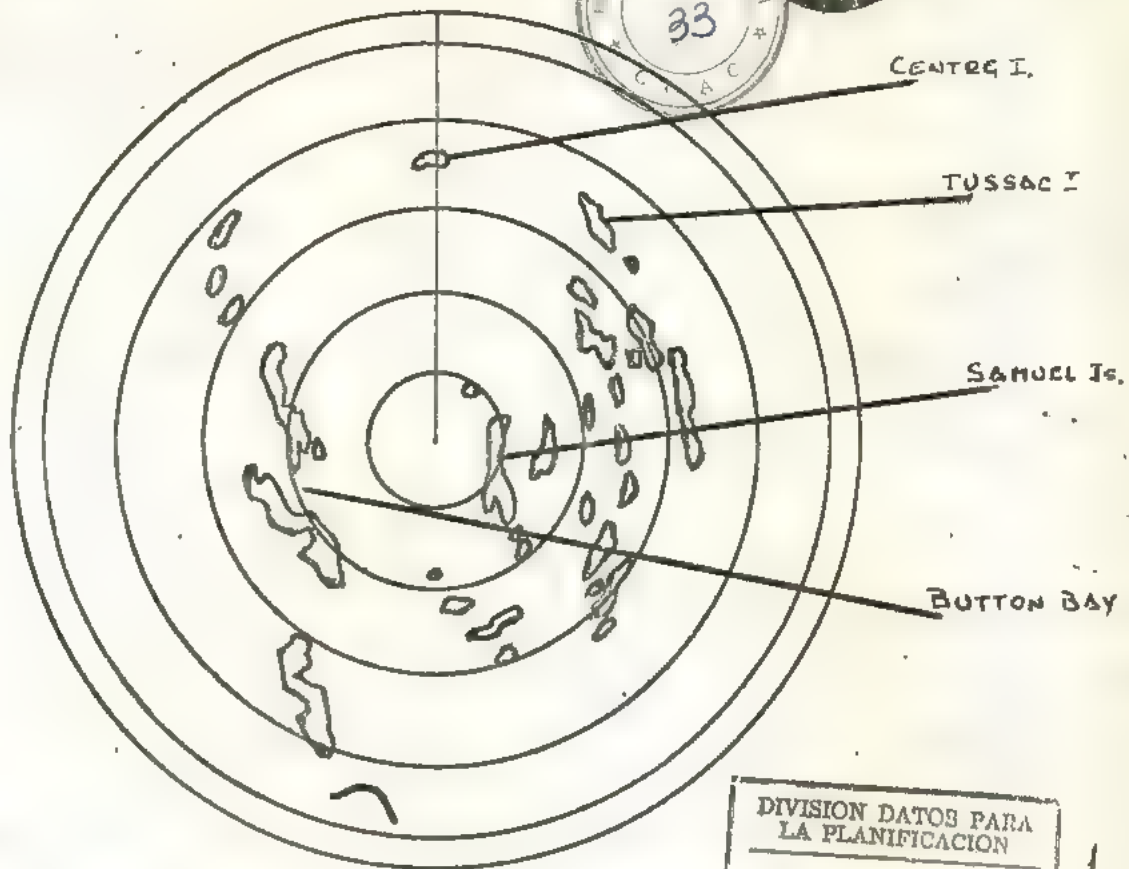
Goose Green & Fox Bay
 Dec 2-4-73 at 5-4-73
 P. F. 70-2-11-4

CARTA 1354B



CHOISEUL SOUND

POSICION
CENTRE I
MV: 108°
AS: 3'5
RV: 110°
Esc RADAR 5'

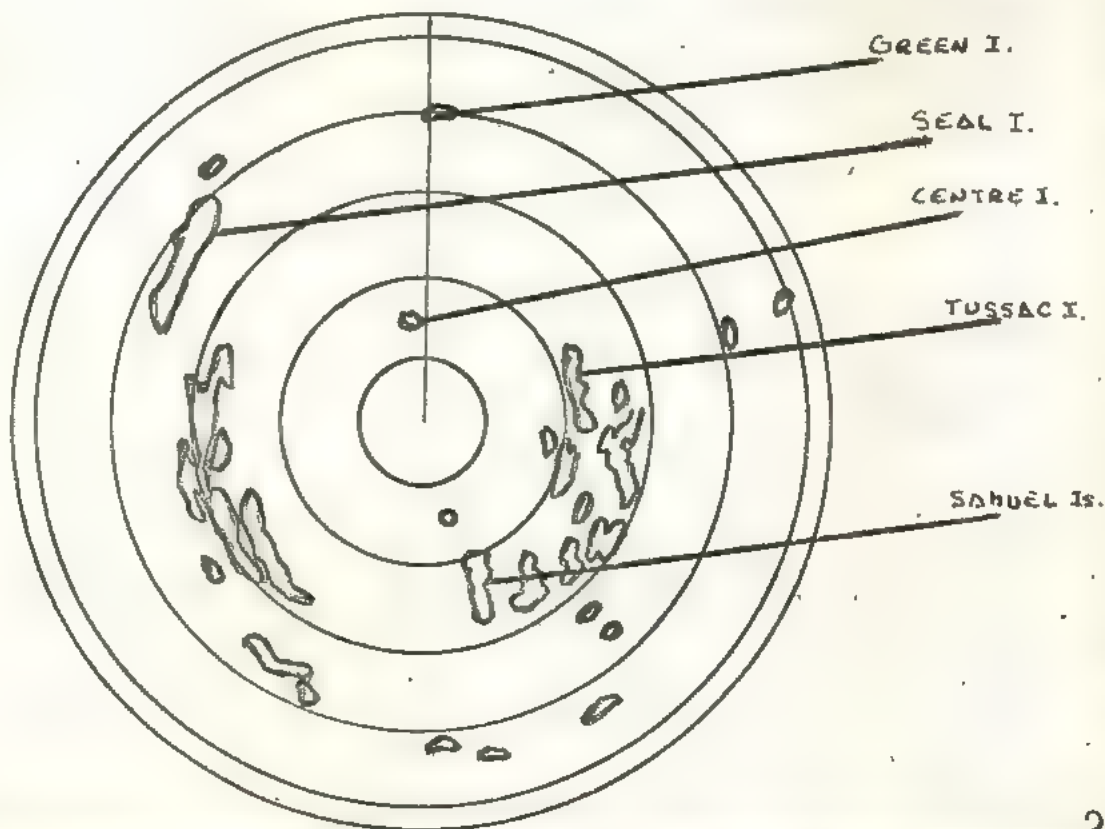


CARTA 2671

| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
|--------------------------------------|-------|
| Carpeta N° | 4-3-1 |
| Orujeta N° | 1 |
| Fecha | 73 |

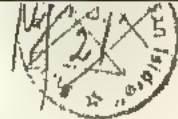
CHOISEUL SOUND

POSICION
CENTRE I
MV: 108°
AS: 114
RV: 110°
Esc RADAR 5'

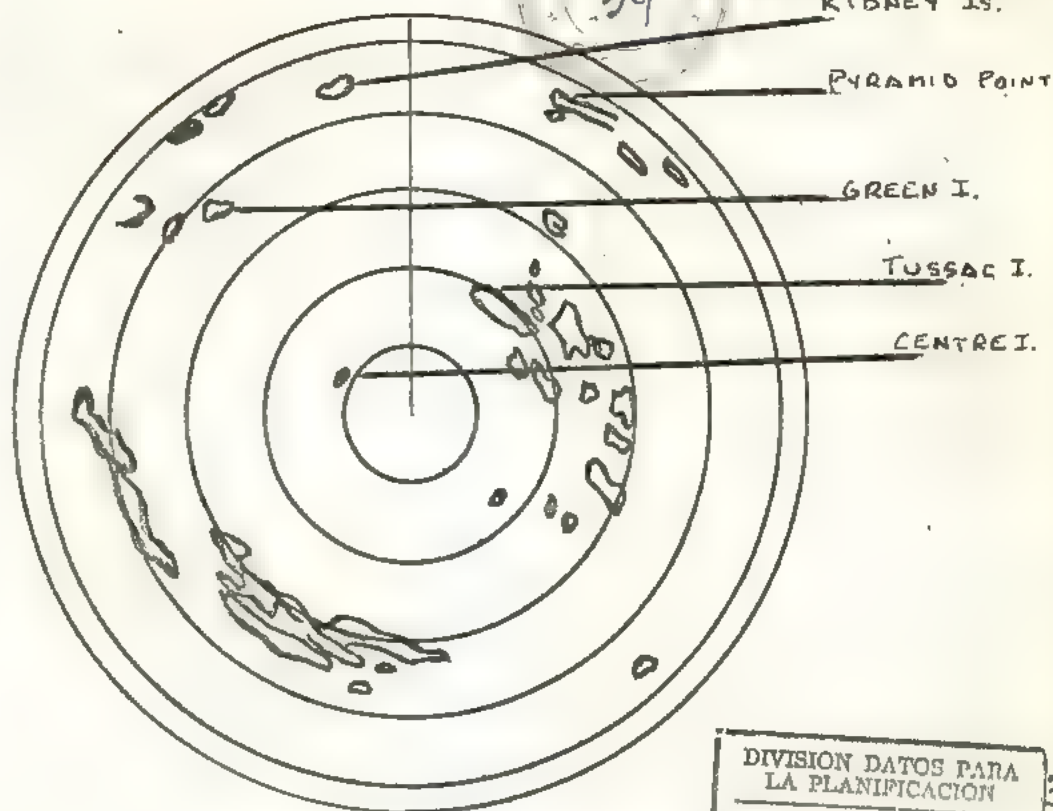


CARTA 2671

CHOISEUL SOUND



POSICION
CENTRE I.
MV: 088°
As: 14
RV: 153°
Esc. RADAR 5'

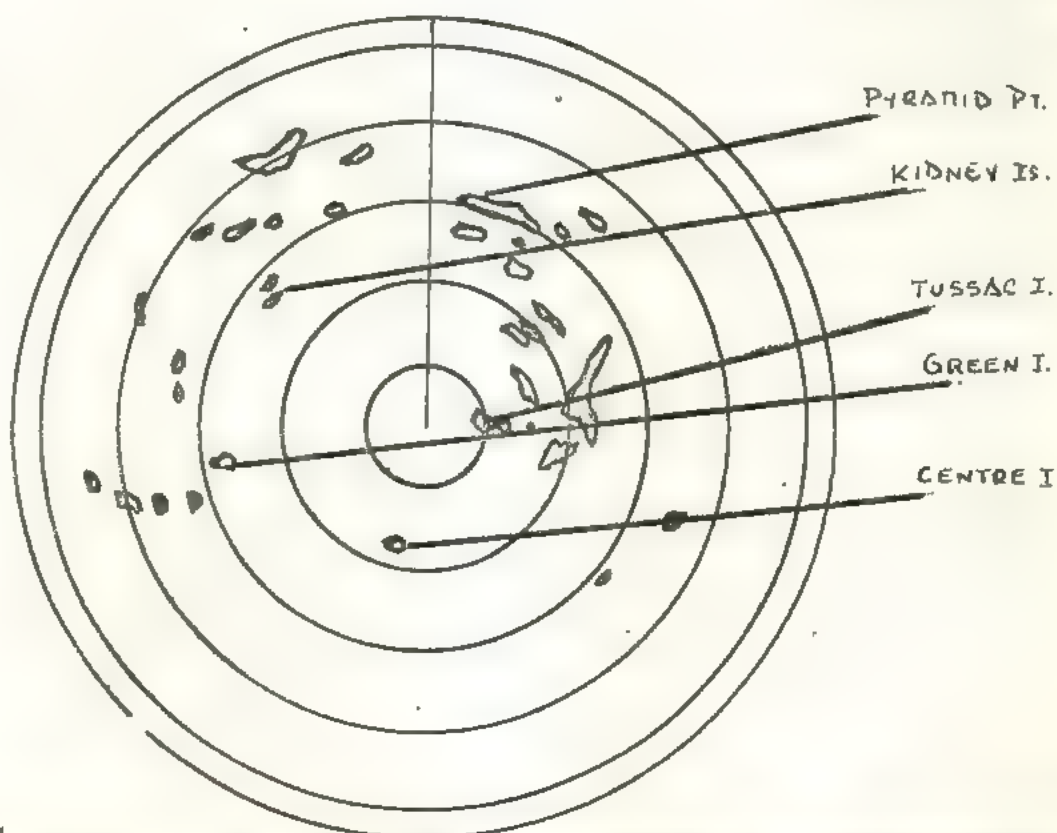


CARTA 2671

| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
|--------------------------------------|-------|
| Carpeta N° | 1-3-1 |
| Orejota N° | 1 |
| Fecha | 73 |

LIVELY SOUND

POSICION
CENTRE I.
MV: 008°
As: 17
RV: 181°
Esc. RADAR 5'

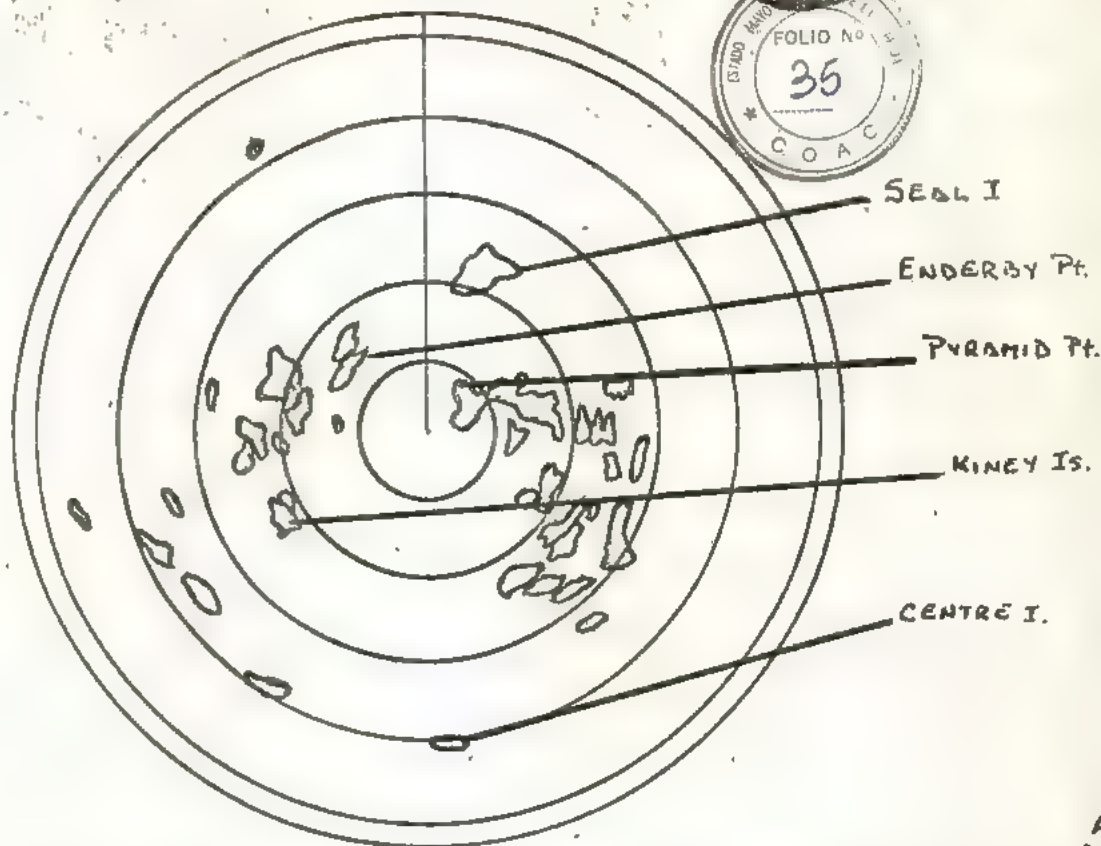


CARTA 2671

LIVELY SOUND



Posicion
CENTRE I.
MV: 004°
As: 3'8
Rv: 190°
Esc. Radar 5'



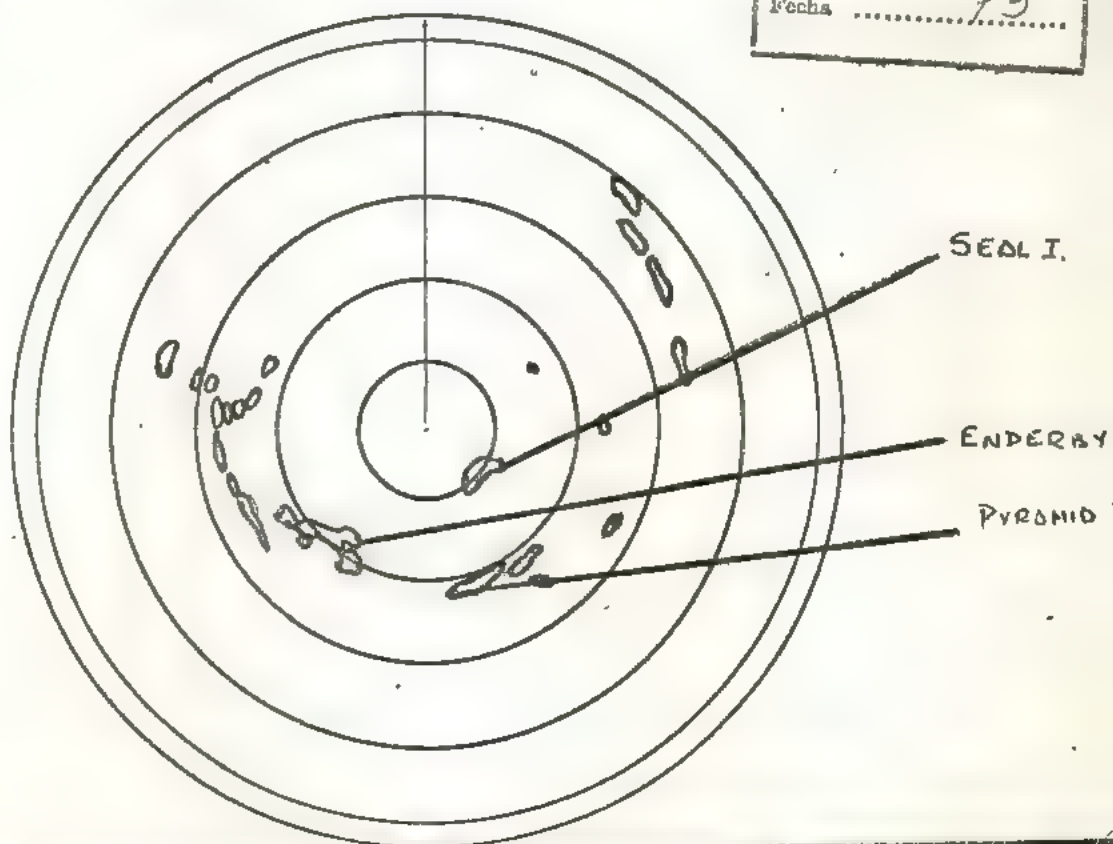
CARTA 2671

5

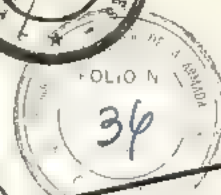
LIVELY SOUND

| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
|--------------------------------------|-------|
| Carpeta No | 6-3-1 |
| Orejeta No | 1 |
| Fecha | 73 |

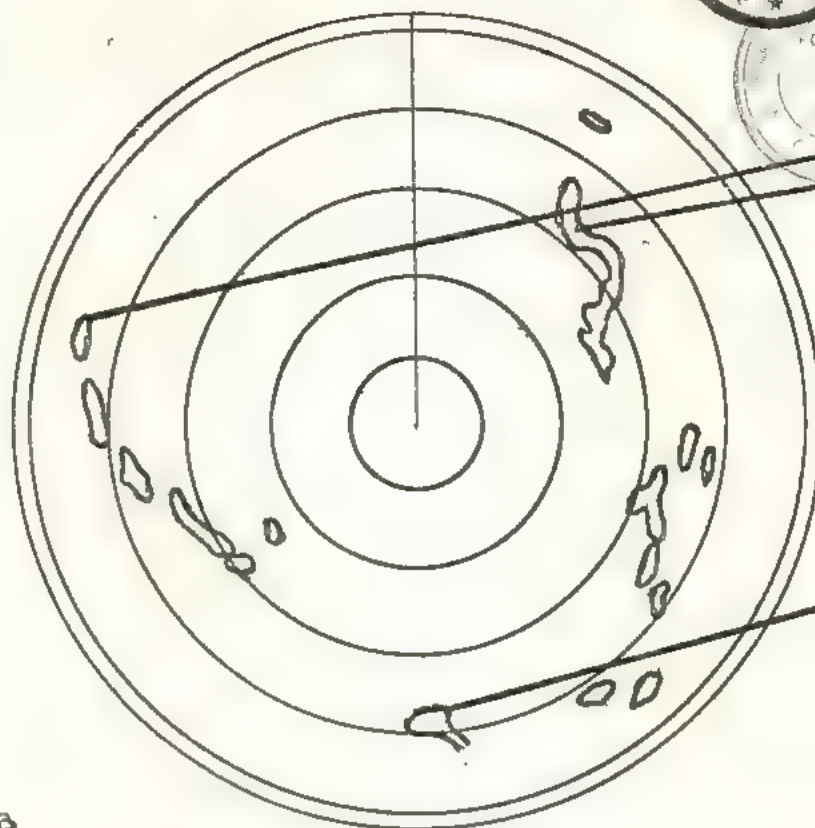
Posicion
SEAL I
CAIDA W MV 305°
As: 0'8
Rv: 188°
Esc Radar 5'



CARTA 2671



POSICION
 $\varphi = 52^{\circ} 05' S$
 $\lambda = 58^{\circ} 34' W$
 $Rv = 166^{\circ}$
 Esc. Radar 5'



REEF Pt.
 MOTLEY I.

SEALI

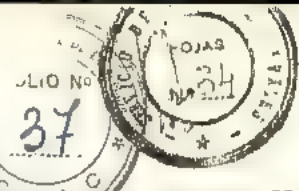
CARTA 1354^B

7

| | |
|--------------------------------------|------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
| Carpeta N° | 43-1 |
| Orejota N° | 1 |
| Fecha | 73 |

51°59' S
60°02' W

7-3-1



~~BOJAS~~
BOJAS
34
B. BORRA

DERROTA ENTRE LA ENTRADA NORTE DEL FAULKLAND SOUND Y FOX BAY.-

Esta navegación se realizó el 9-04-73, en viaje de DESEADO a FOX BAY.- Se adjunta croquis de la derrota y se agrega el siguiente comentario:

- 1.- A 0700 hs. se sitúa el buque con marcaciones y distancia radar a EDDYSTONE RK. y C. DOLPHIN, cayéndose al rumbo verdadero 180°, quedando FANNING HD. a proa y, ligeramente a babor RACE PT.- FANNING HD. es muy notable y fácil de identificar.-
- 2.- Mucho antes de alcanzar el traves de RACE PT., se visualizaron las rompientes de SUNK RK. y TIDE RK., esta última velando.-
- 3.- Poco antes de llegar al traves de la TIDE RK., se cae al Rv.=216°, de manera de pasar a 6 ó 7 cables de la costa de FANNING HD., que es muy limpia.- Este rumbo nos lleva a barajar la costa Oeste del canal pasando a una milla de POKE PT., y teniendo por la proa a la NORTH SWAN I.-
- 4.- Pasado tres millas el través de POKE PT., se cayó al rumbo verdadero 235° hasta empalmar el Rv.=223°, que es el que conduce libremente a la entrada del SWAN PASS, quedando por la proa la WEST SWAN I.-
- 5.- Con este rumbo se queda al medio y libre de las piedras que despiden NORTH SWAN I., y las series de rocas alineadas en dirección Norte-Sur, frente a SHAG HR.-
- 6.- Sobrepasada la NORTH SWAN I., se puede apreciar con toda claridad los campos de cachiyuyos que circundan a la SWAN y a la WEST SWAN I., y que limitan la zona de libre navegación.- El que rodea la SWAN I., se extiende hacia el centro del paso, en cambio, el que rodea a la WEST SWAN, se mantiene pegado a la costa y muy cerca de ella.- Es precisamente sobre esta última isla donde hay que recostarse para efectuar el paso, manteniéndose a menos de 2 cables de la misma.-
En la práctica esto no ofrece dificultad.- La navegación se hace a la vez, en una zona donde los límites de los campos de cachiyuyos son a la vez son los "veriles" de la zona de libre navegación.- No obstante habrá que recostarse sobre la WEST SWAN, y para ello bastará mantenerse a un cable de los cachiyuyos de esta isla conservando esa distancia y contorneándola con pequeños cambios de rumbo.-
- 7.- Dejado el SWAN PASS se cae al Rv.=227°, pasando libre entre un banco de cachiyuyos que se encuentra

///.-

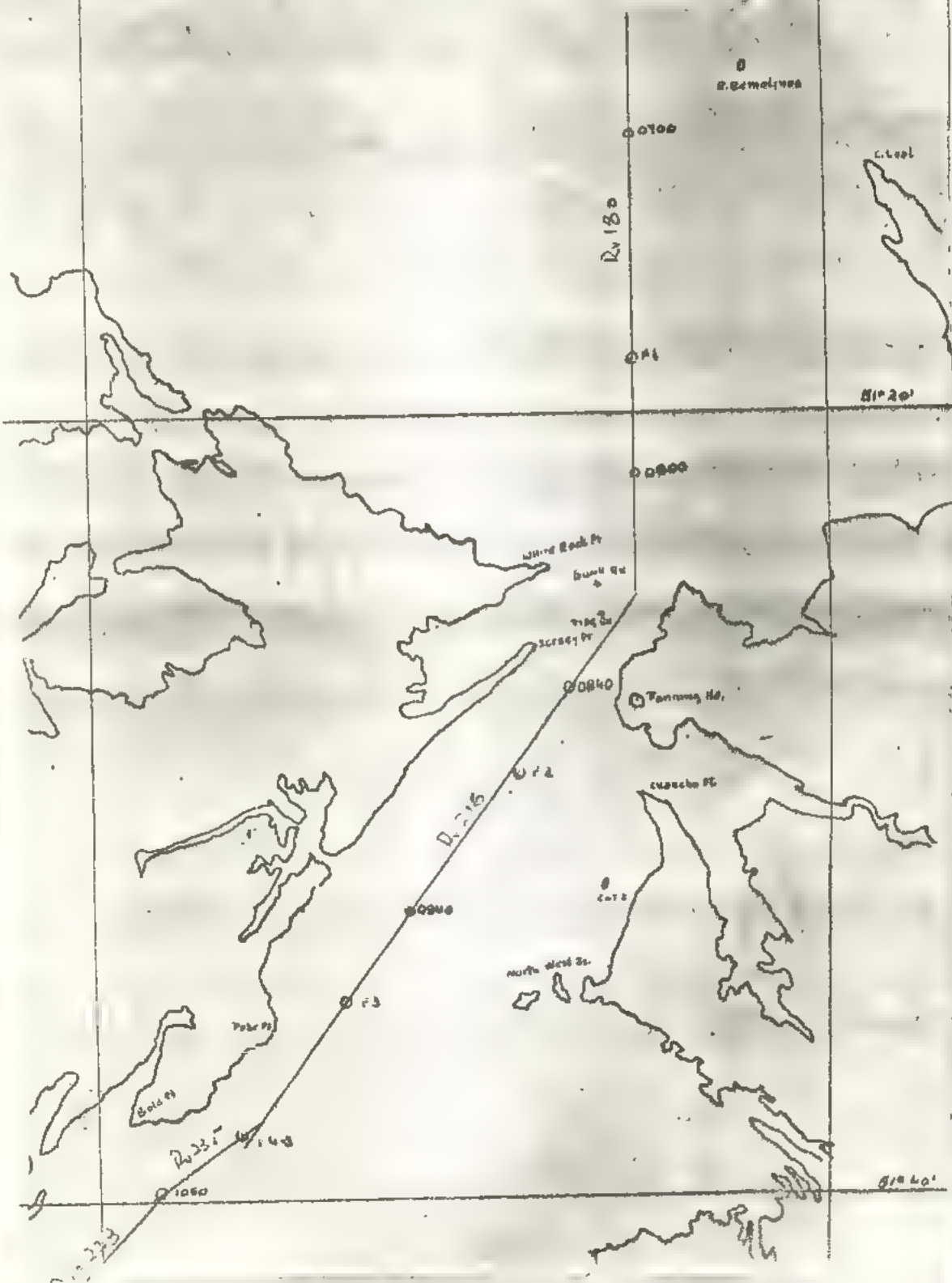
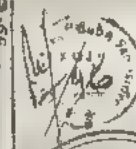
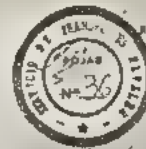
al Sur de la WEST SWAN I., y un extenso campo de piedras situado a la entrada de HILL GAP.-
El banco de cachiyuyos es poco visible en pleamar, en cambio, el campo de piedras es muy notorio, con rompientes y cachiyuyos.-

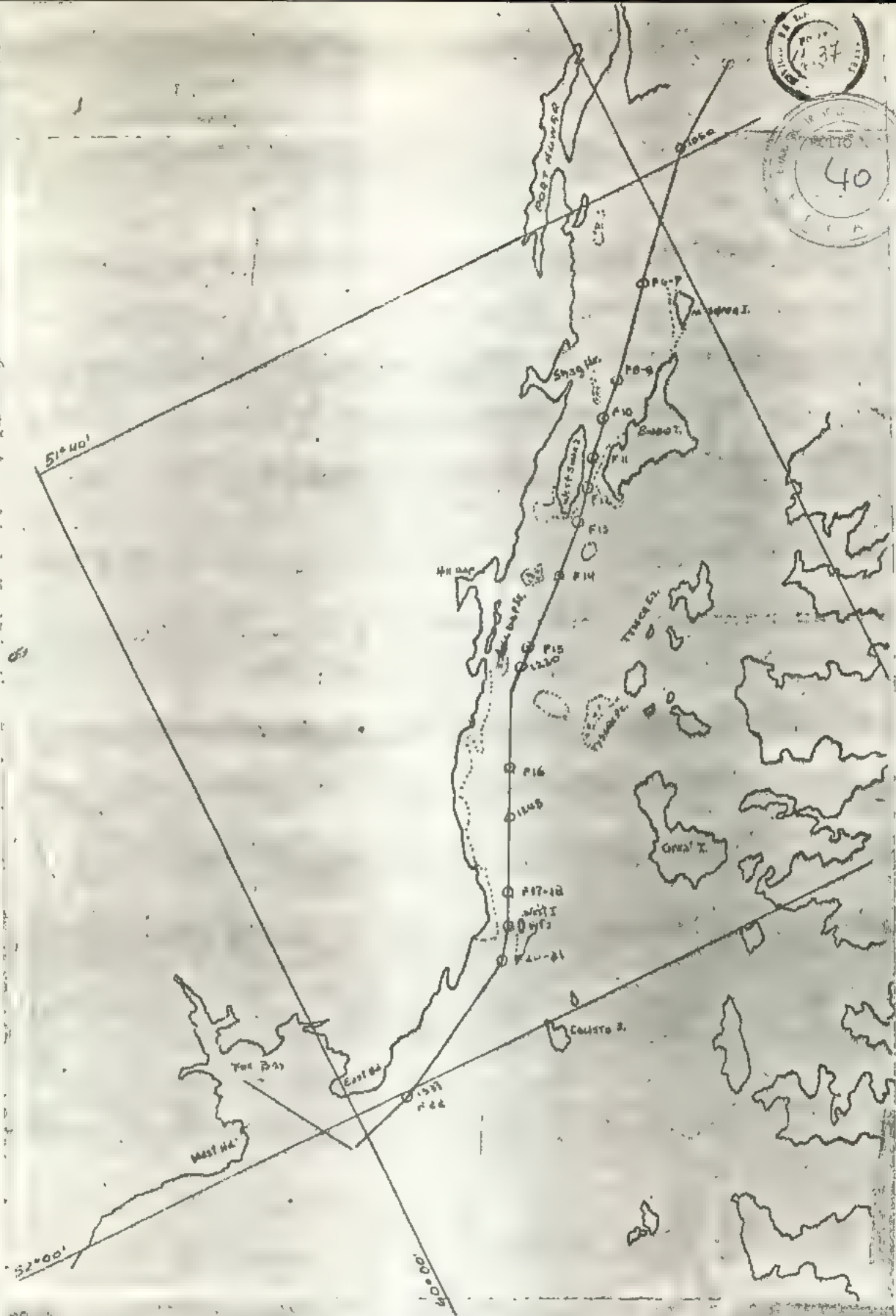
- 8.- Con el rumbo anterior se navegó hasta sobrepasar la última de las HILL GAP IS. y empalmar al Rv.=208°, que nos llevará al paso entre la WEST ISLAND y la costa Oeste.-
- 9.- Fue visto el campo de cachiyuyos que se encuentra al NW del TYSHEN PATCH.-
- 10.- Antes de llegar al paso ya se ven los cachiyuyos que rodean a la isla y los que despiden la costa Oeste.- Todos contienen numerosas rocas.-
- 11.- La navegación se hizo del medio del canal ligeramente recostados hacia la isla, que en el paso es más limpia que la costa Oeste, conservando el Rv.=208°.
- 12.- Ya al través de la isla, se cayó poco a poco a estribor para mantenerse a distancia del campo de cachiyuyos y piedras que se extiende al SSW de la WEST ISLAND, y que, en realidad, su orientación es más hacia el Oeste.- Existe fuera del campo de cachiyuyos, pero muy cerca de él, piedras no denunciadas.-
- 13.- Dejando el paso la navegación ya no presenta dificultades.- En la presente oportunidad para llegar a la boca de FOX BAY, se cayó al Rv.=242° pasando a una milla del WEST HEAD.-
- 14.- Con respecto al resto de la navegación para salir del FALKLAND SOUND, ver el comentario de la derrota entre GOOSE GREEN y FOX BAY.-
- 15.- Se agregan fotos de radar.- (En este informe se agregan los gráficos correspondientes a dichas fotografías)

| | |
|-------------------|-------|
| LIVRON DE LA FLA. | |
| LA FLA. | |
| Reporte N° | 6-3-1 |
| Gráfica N° | 1 |
| Fecha | 73 |

FALKLAND SOUND

9-4-1975



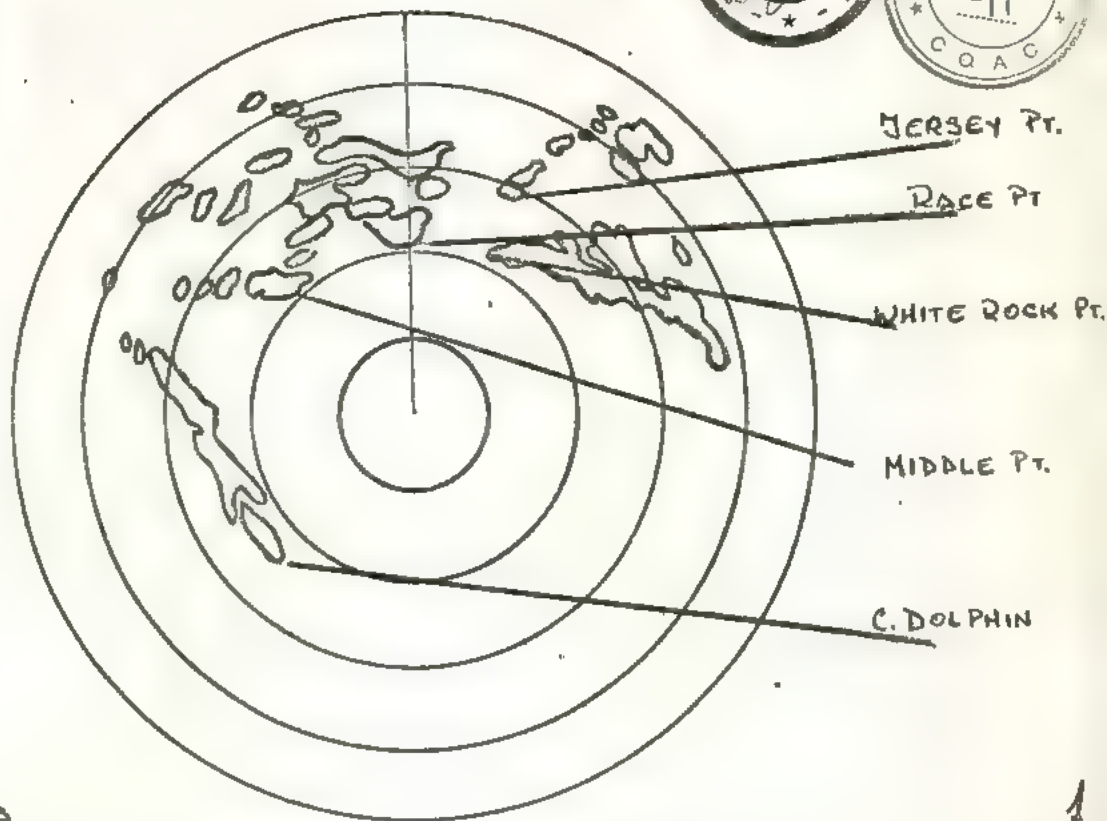


F. No 10-44069

CARTA H-410



POSICION
 $\varphi = 51^{\circ} 18' S$
 $\omega = 59^{\circ} 07' 0 W$
 $Rv = 180^{\circ}$
 Esc. RADAR 15'



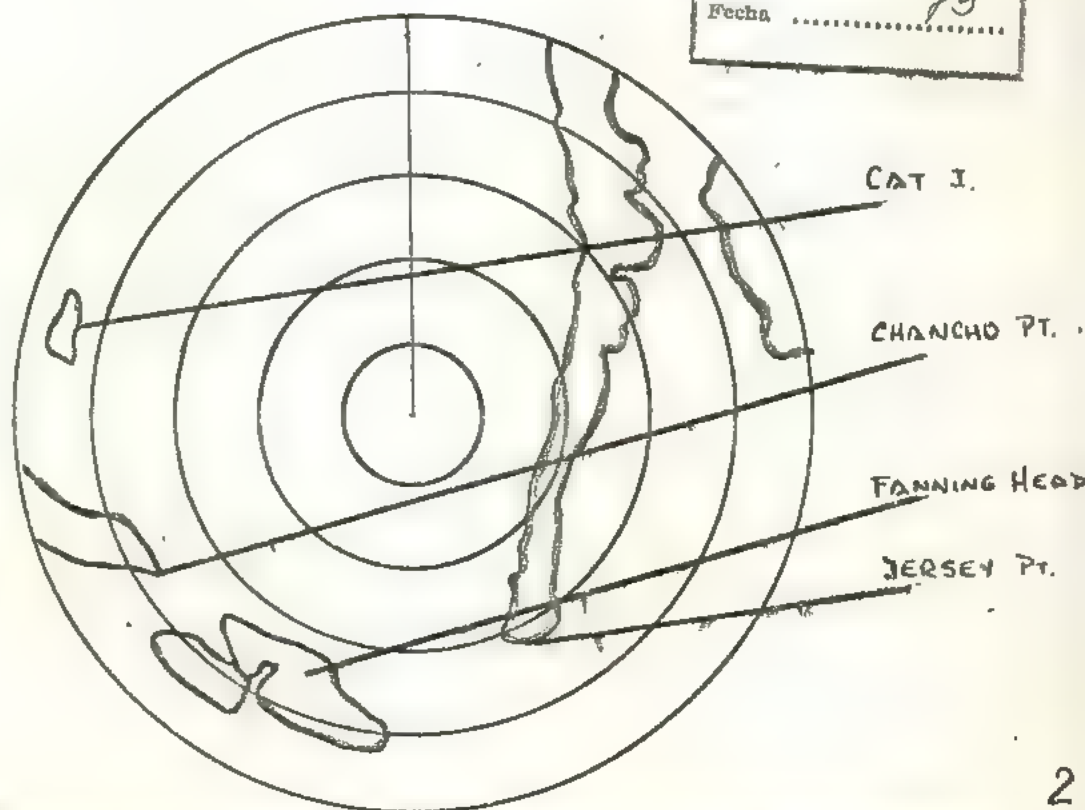
CARTA 1354B

1

FALKLAND SOUND

| | |
|---|-------|
| DIVISION DE TRÁNSITO Y FOMENTO DE LA AVIACIÓN CIVIL | |
| Carpeta N° | ✓ 3-1 |
| Orzeta N° | 1 |
| Fecha | 73 |

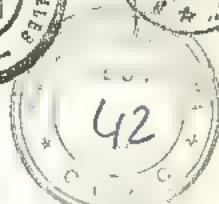
POSICION
 CHANCHO PT.
 $Hv = 278^{\circ}$
 $\Delta z = 3.7$
 $Rv = 216^{\circ}$
 Esc RADAR 5'



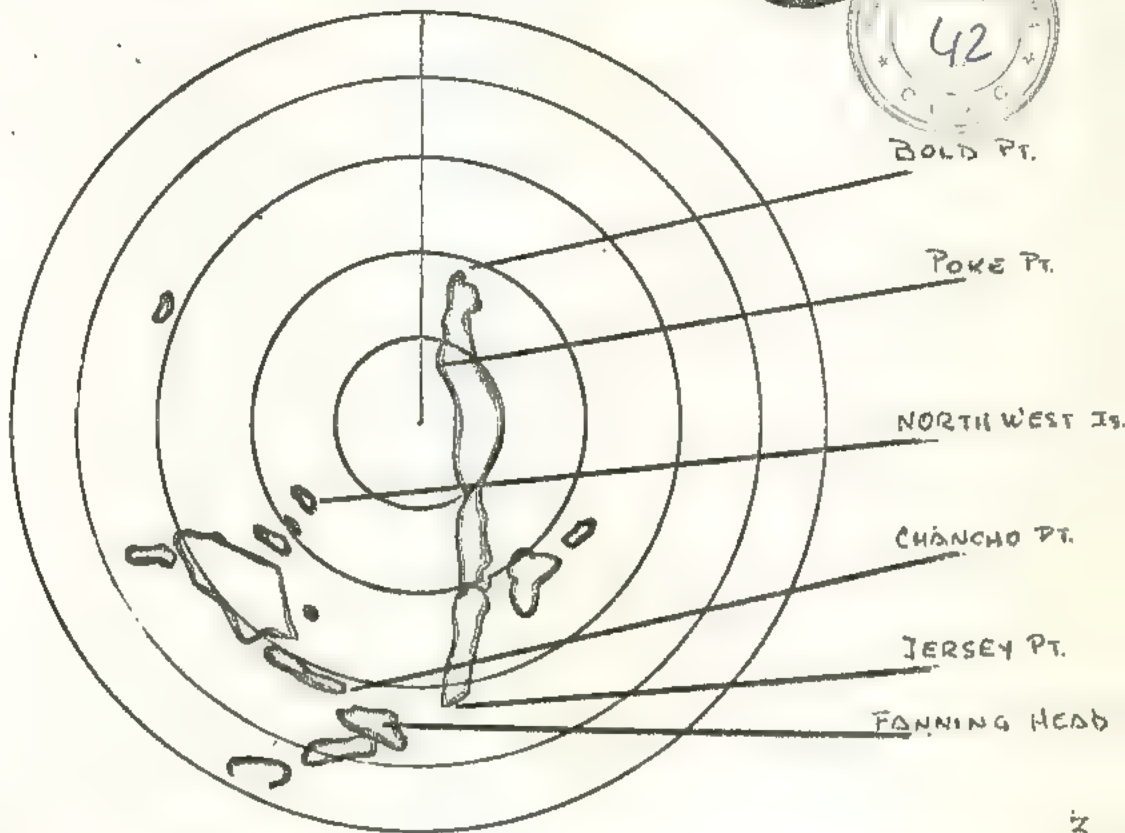
CARTA 1354B

2

FALKLAND SOUND



Posicion
 ϕ : $51^{\circ} 35' 2'' S$
 ω : $59^{\circ} 19' 0'' W$
 Rv : 216°
 Esc. Radar 15'



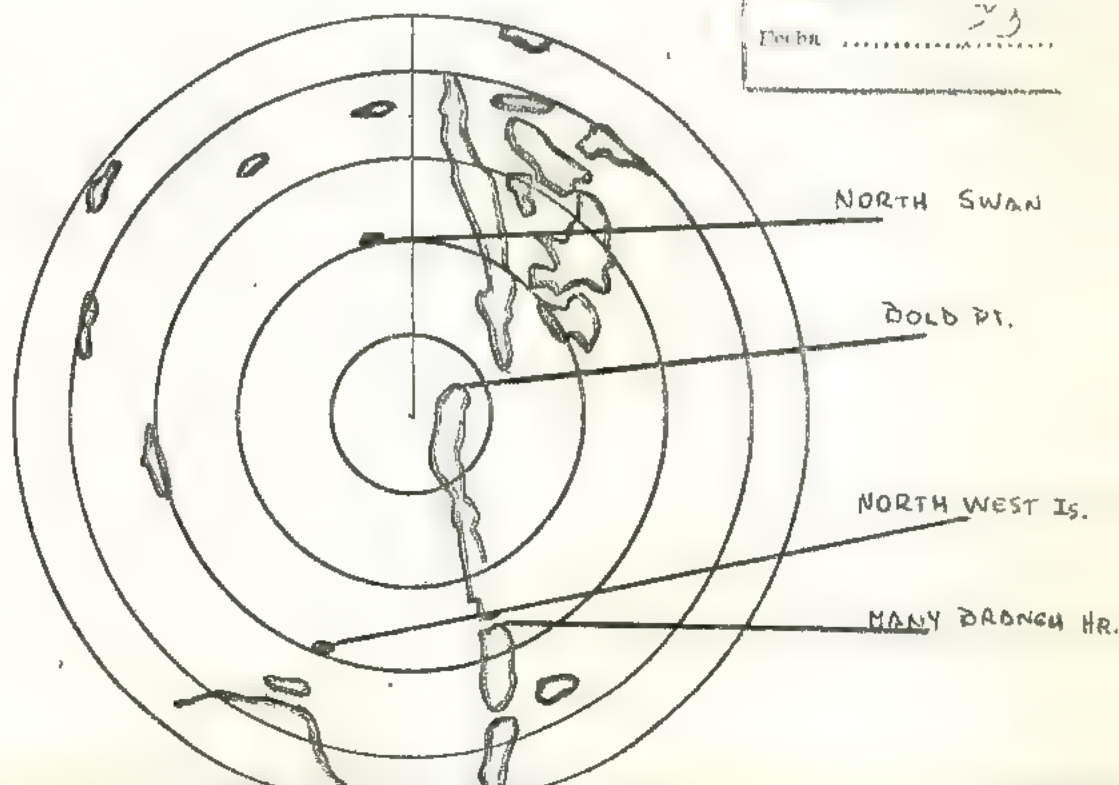
CARTA 1354B

3

FALKLAND SOUND

| | | |
|-------------|-------|-------|
| DIVISION | DATE | POJAS |
| LA PLANICIA | | |
| Carpeta N° | 4-3-1 | |
| Proyecto N° | 1 | |
| Fecha | 23 | |

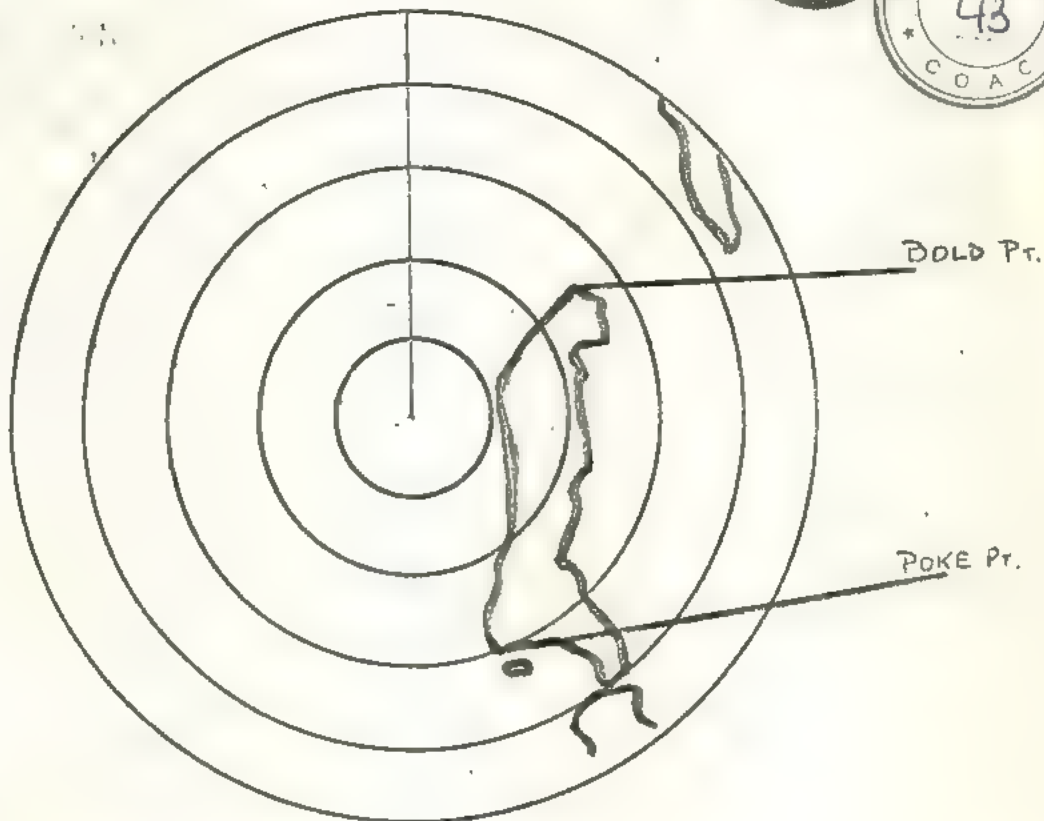
Posicion
 ϕ : $51^{\circ} 38' 7'' S$
 ω : $59^{\circ} 23' 2'' W$
 Rv : 235°
 Esc. Radar 15'



FALKLAND SOUND



POSICION
 ϕ : $51^{\circ} 38' 7.9''$
 ω : $59^{\circ} 23' 2'' W$
 Rv : 235°
 Esc. RADAR 5'



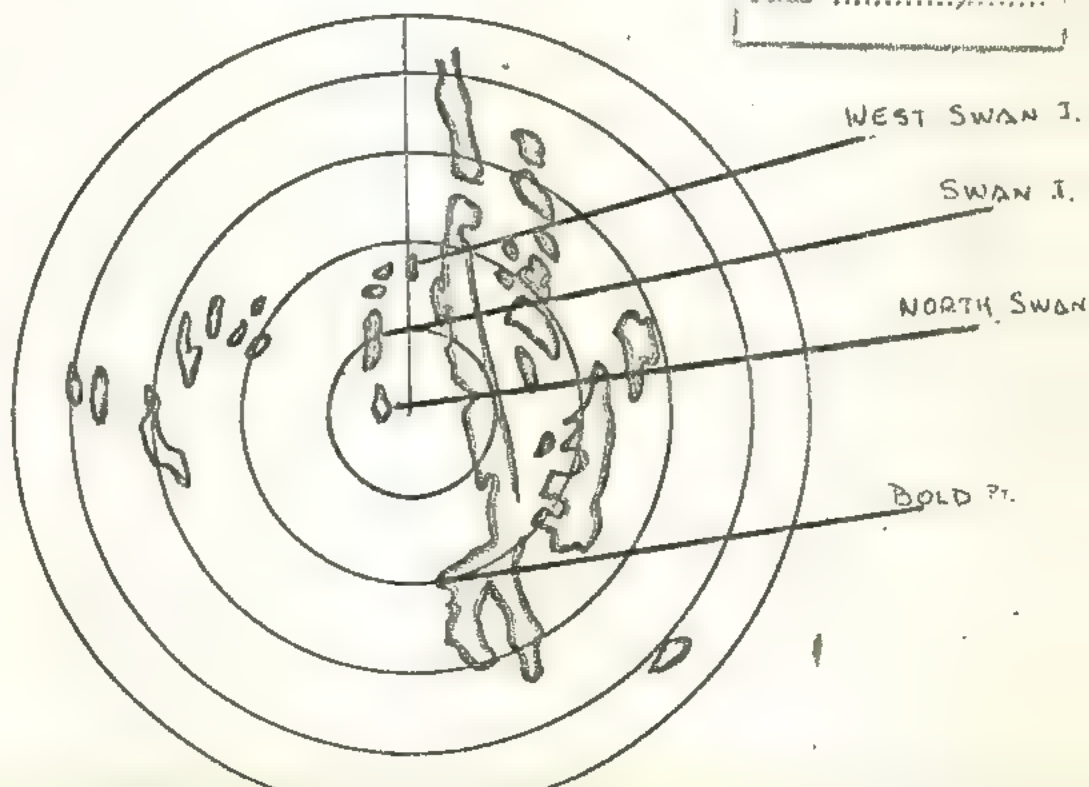
CARTA 1354^B

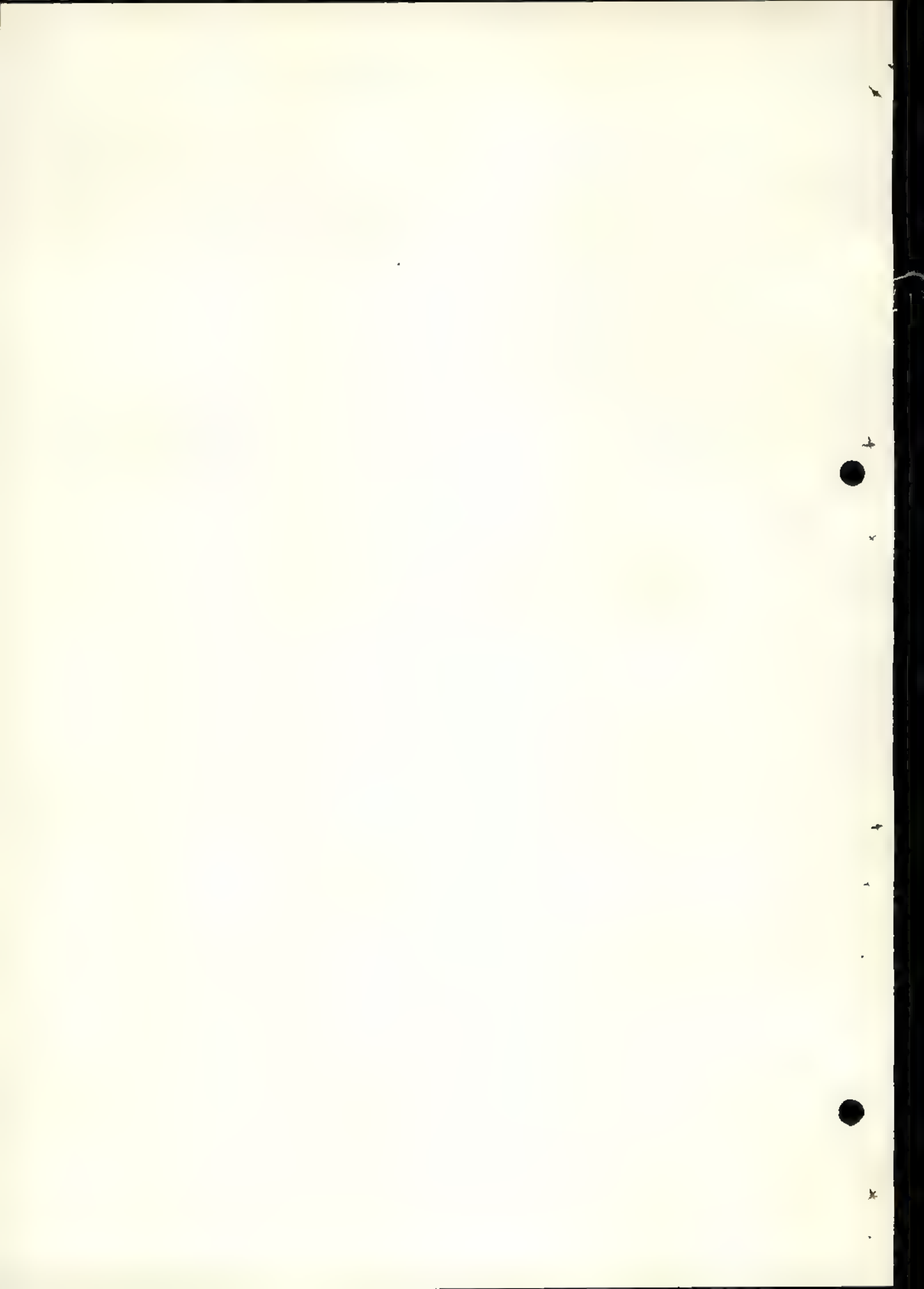
5

FALKLAND SOUND

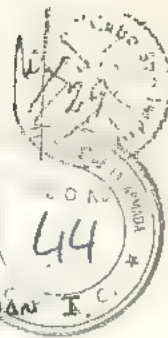
| | |
|---------------|-------|
| DIVISION DATA | |
| LA DE ... | |
| Carta No | 1-3-1 |
| Carta No | 1 |
| Fecha | 23 |

POSICION
 ϕ : $51^{\circ} 42' 7.9''$
 ω : $59^{\circ} 32' 0'' W$
 Rv : 223°
 Esc. RADAR 15'

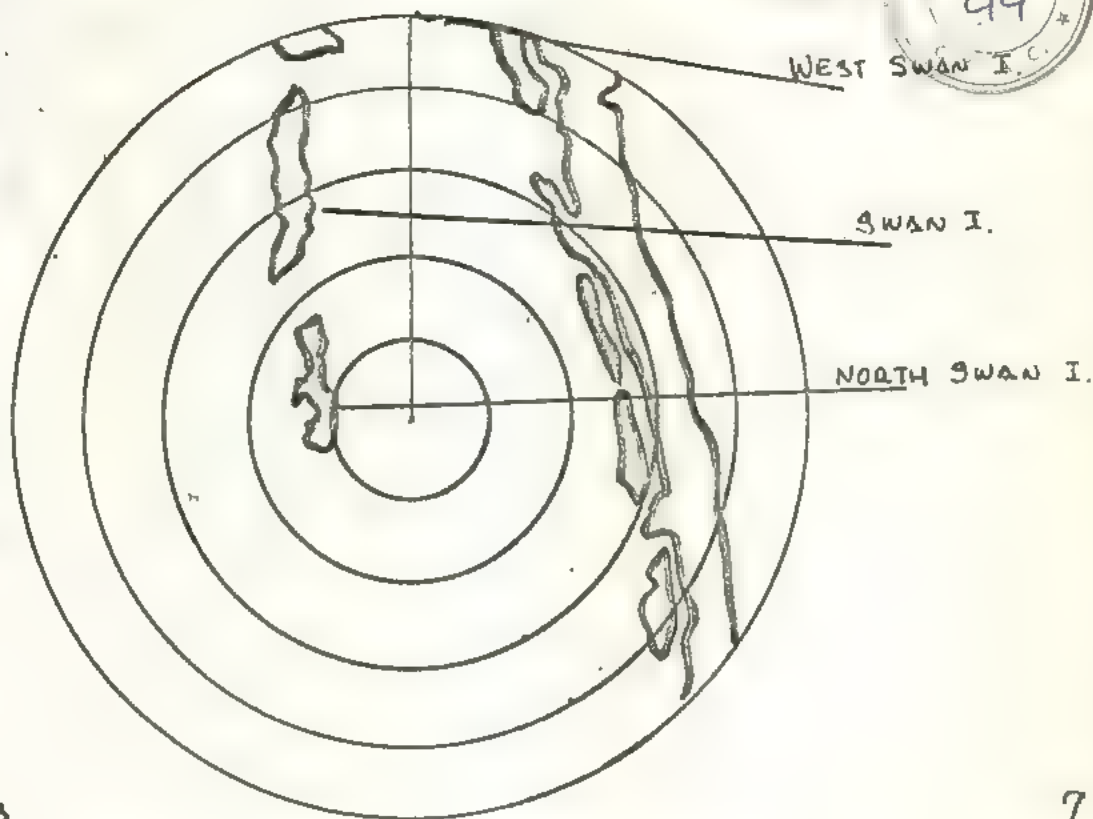




FALKLAND SOUND



POSICION
 ϕ : $51^{\circ}42'7.9$
 ω : $59^{\circ}38'0W$
 RU: 223°
 Esc. RADAR 5'



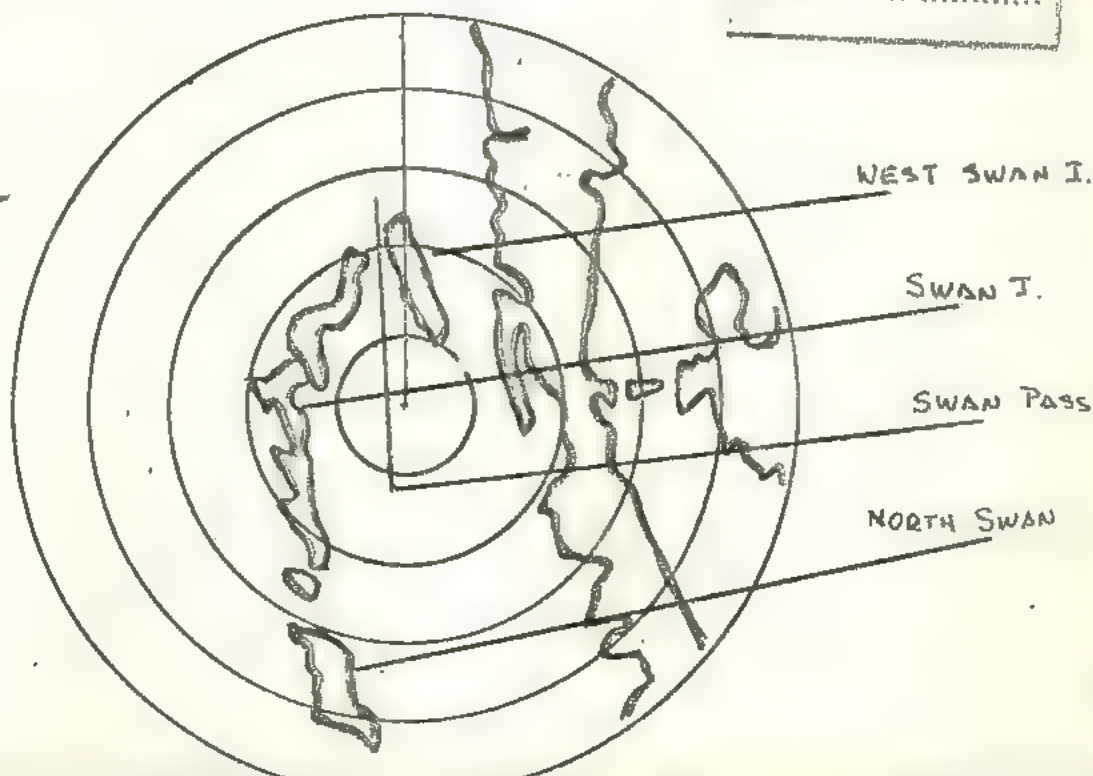
CARTA 1354B

7

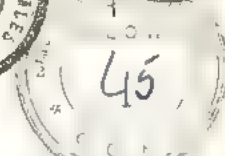
FALKLAND SOUND

| | |
|----------|-------------|
| DIVISION | DATE OF DAY |
| 1-3-1 | |
| Ordnance | 73 |
| Perch | |

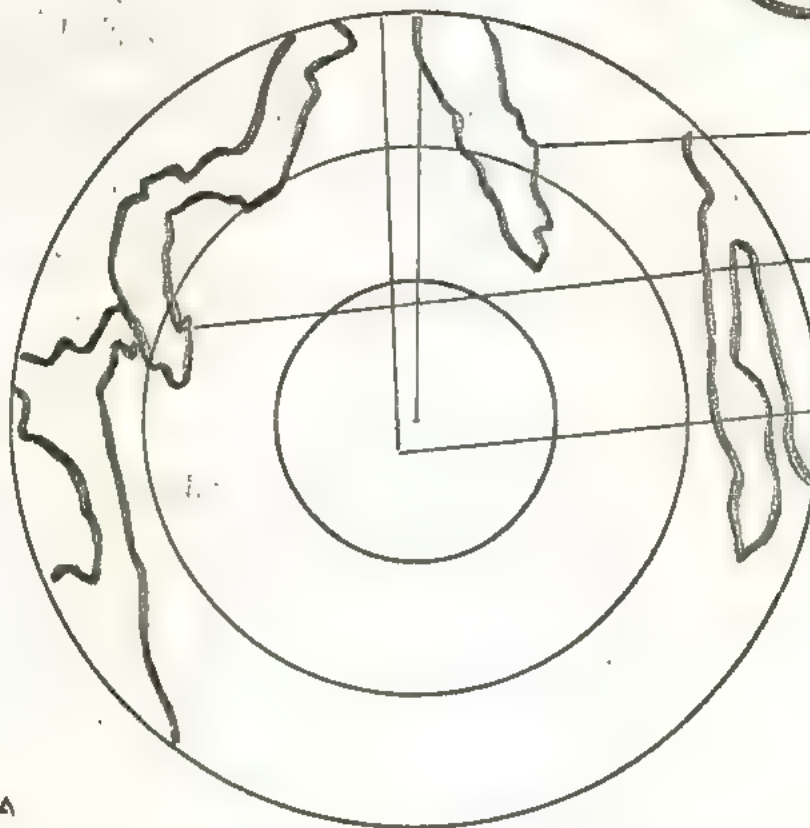
POSICION
 ϕ : $51^{\circ}45'0.9$
 ω : $59^{\circ}35'0W$
 RU: 230°
 Esc. RADAR 5'



FALKLAND SOUND



Posición
 φ : $51^{\circ}45'0''S$
 ω : $59^{\circ}35'0''W$
 Rv : 230°
 Esc. Radar: 1'5



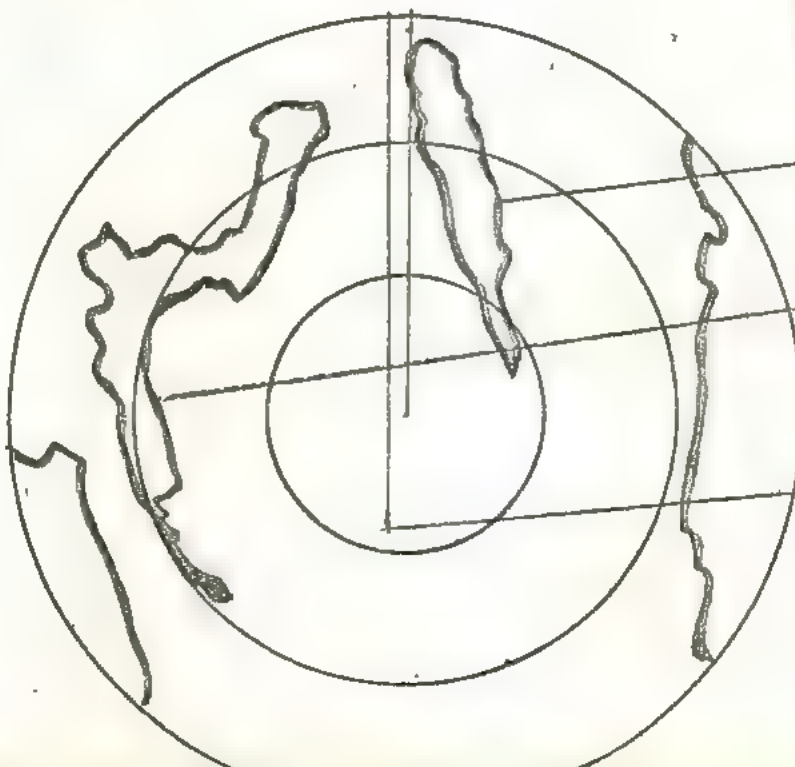
CARTA 1354A

9

FALKLAND SOUND

| | |
|----------|-------|
| DIVISION | DATUM |
| LA 1111 | 1111 |
| Unidad | 20 |
| Grado | 1 |
| Fecha | 73 |

Posición
 φ : $51^{\circ}45'5''S$
 ω : $59^{\circ}36'2''W$
 Rv : 223°
 Esc. Radar: 1'5

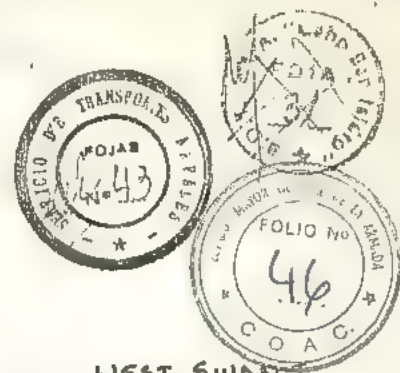


WEST SWAN I.

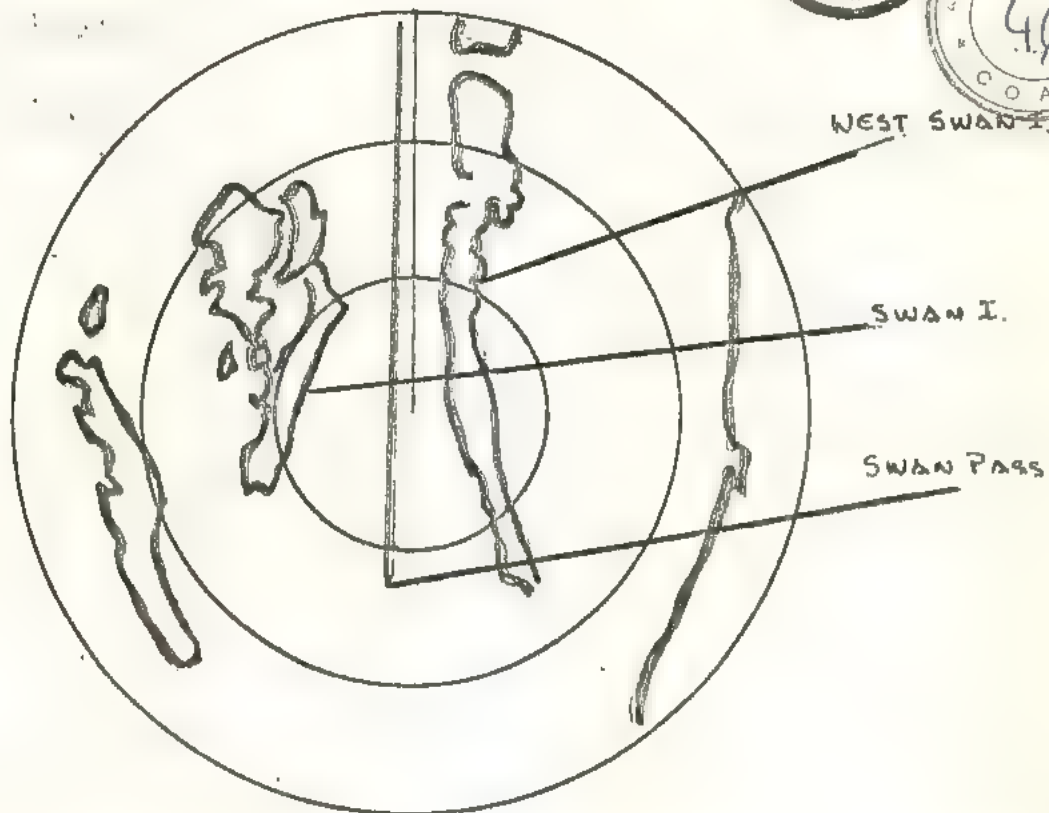
SWAN I.

SWAN PASS

FALKLAND SOUND



POSICION
 $\varphi = 51^{\circ} 46' 6'' S$
 $\omega = 59^{\circ} 37' 6'' W$
 $Rv = 221^{\circ}$
 Esc. RADAR 1'5



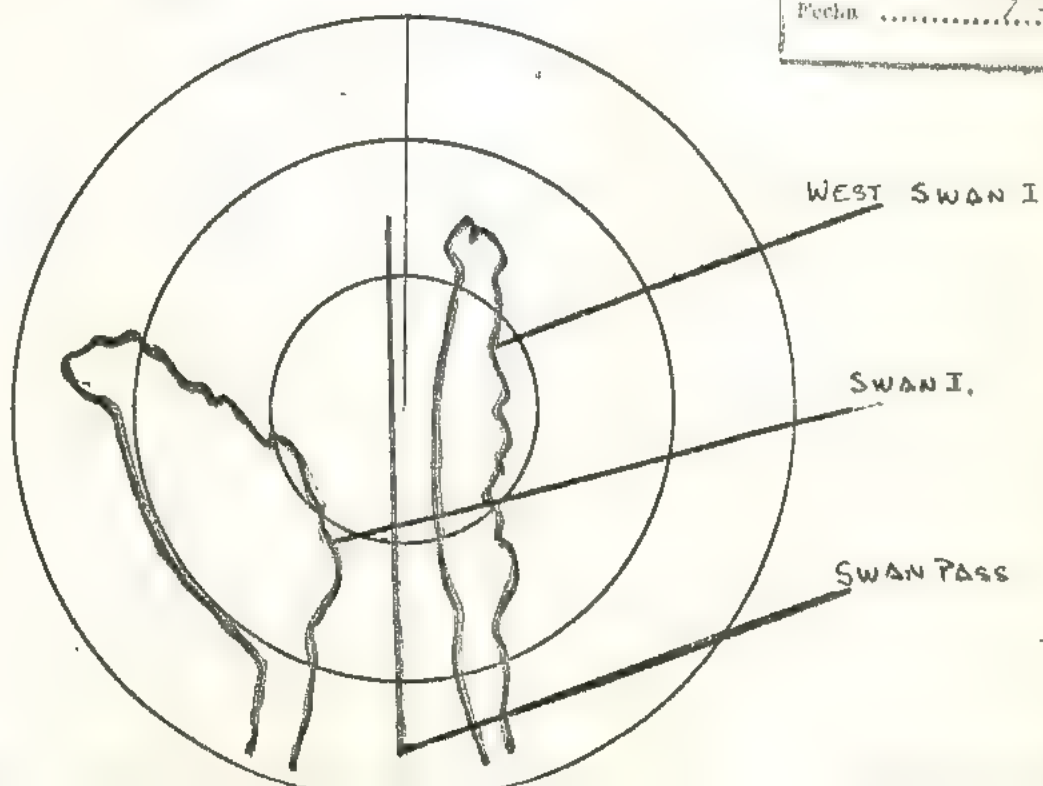
CARTA 1354^o

11

FALKLAND SOUND

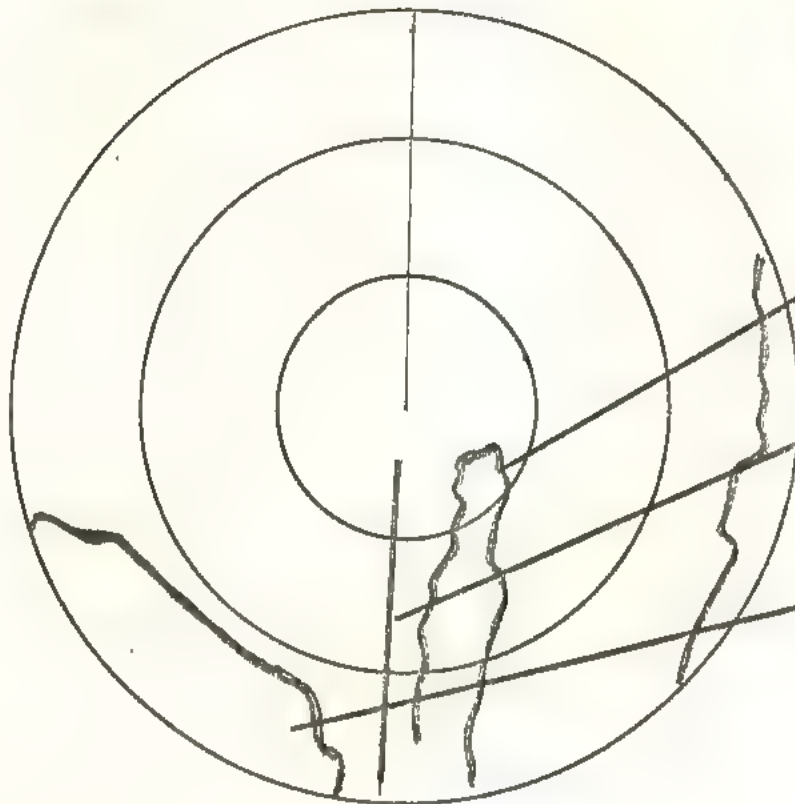
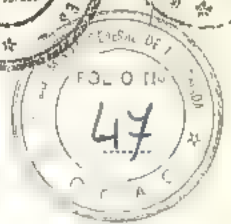
| | |
|-----------|------|
| Carta No | 1354 |
| Origen No | 1 |
| Fecha | 73 |

POSICION
 $\varphi = 51^{\circ} 47' 2'' S$
 $\omega = 59^{\circ} 38' 3'' W$
 $Rv = 221^{\circ}$
 Esc. RADAR 1'5



FALKLAND SOUND

POSICION
 P: 51° 48' 0 S
 W: 59° 39' 1 W
 Rv: 227°
 Esc. Radar 1:5



CARTA 1354A

13

FALKLAND SOUND

POSICION
 P: 51° 48' 9 S
 W: 59° 41' 1 W
 Rv: 227°
 Esc. Radar 5'

| | |
|-----------------------------------|------|
| DIVISION DATOS PARA LA NAVEGACION | |
| Origen | 5.31 |
| Origen No | 1 |
| Fecha | 7.3 |



FALKLAND SOUND



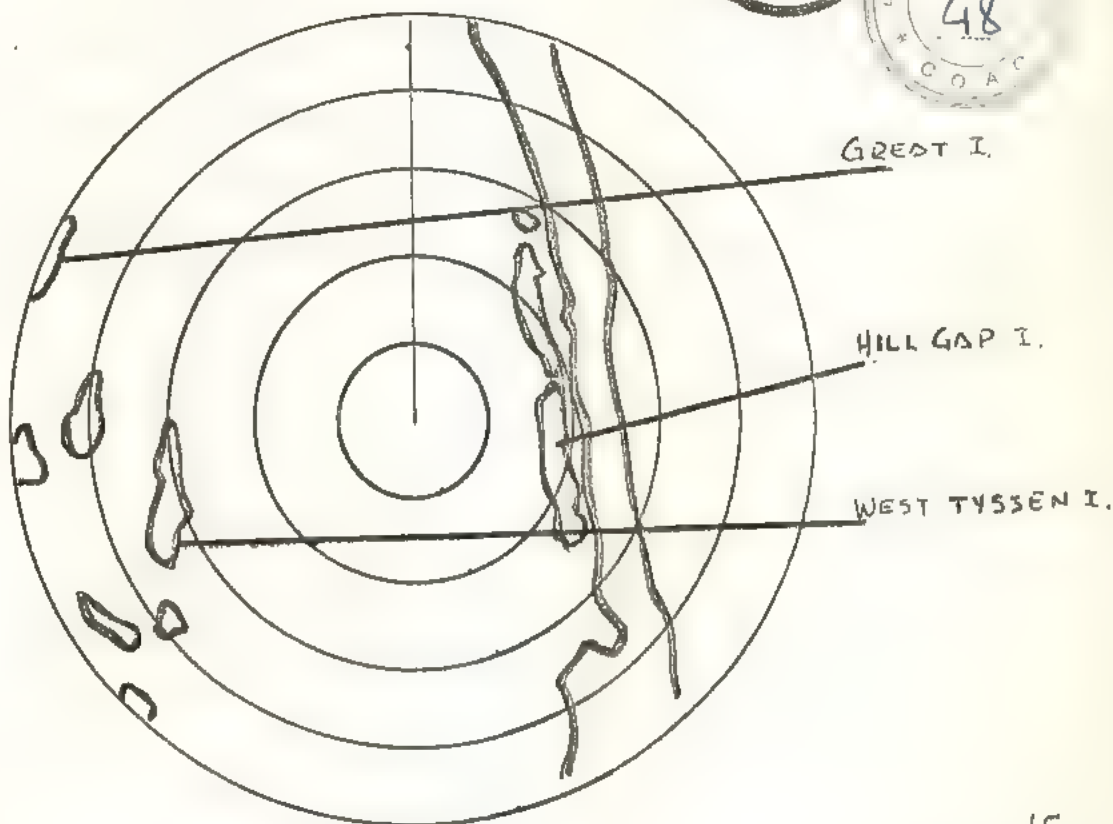
Posicion

$\phi: 51^{\circ}50'39''$

$\lambda: 59^{\circ}44'0''$ W

Rv: 227°

Esc. RADAR 5'



CARTA 1354^A

15

FALKLAND SOUND

| | |
|----------------------|-------|
| DIRECCION DEL VIENTO | |
| LA TEMPERATURA DEL | |
| Velocidad del viento | 4-3-1 |
| Temperatura del | 1 |
| Fecha | 73 |

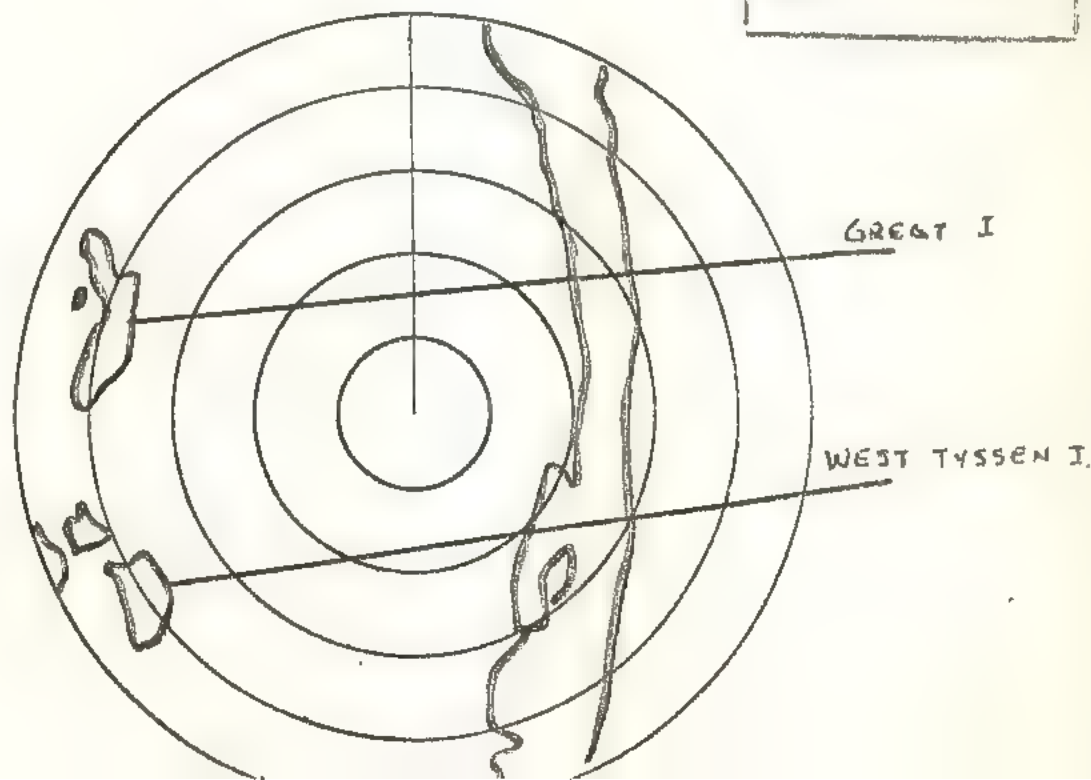
Posicion

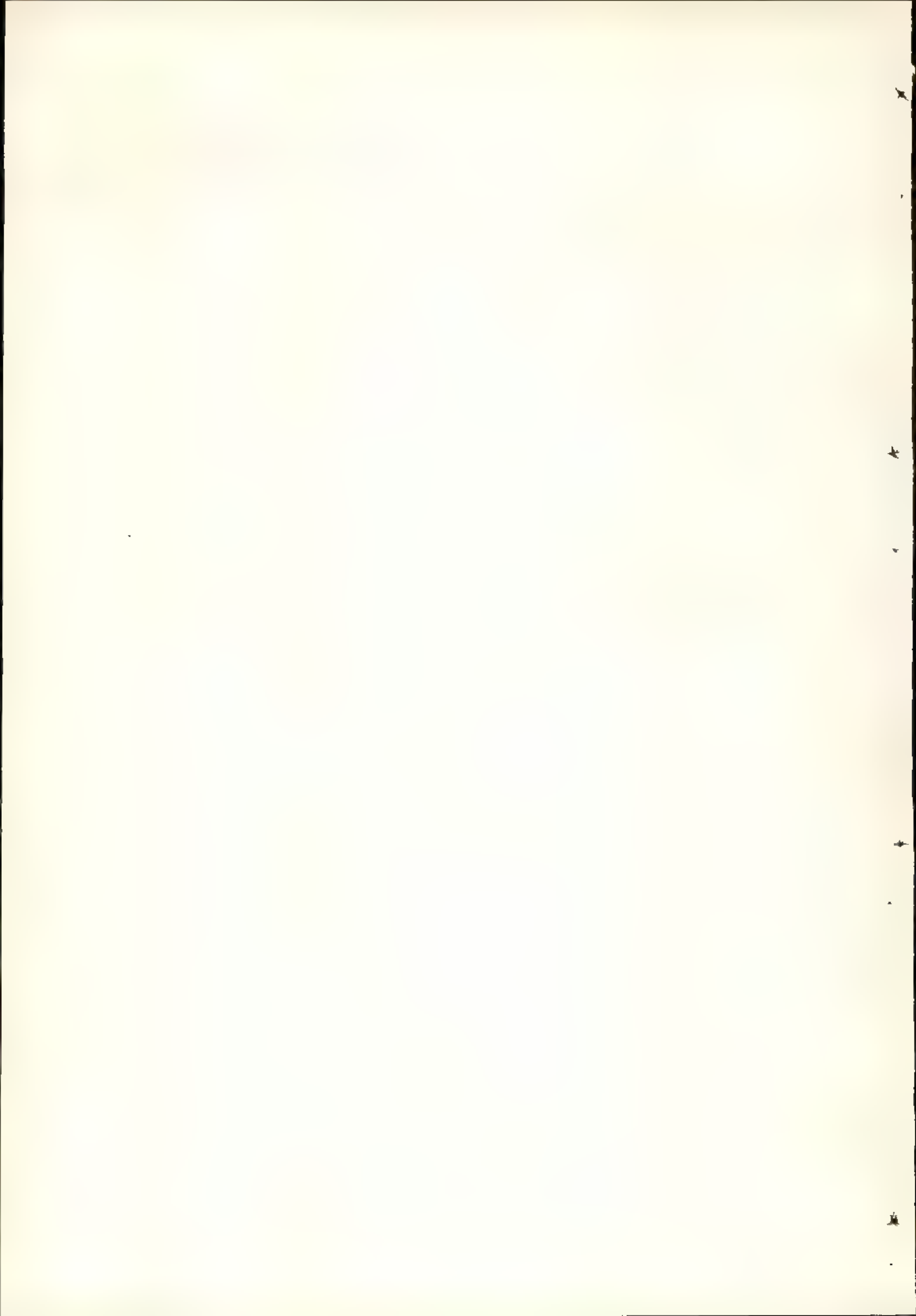
$\phi: 51^{\circ}53'1''$ S

$\lambda: 59^{\circ}47'1''$ W

Rv: 208°

Esc. RADAR 5'





FALKLAND SOUND

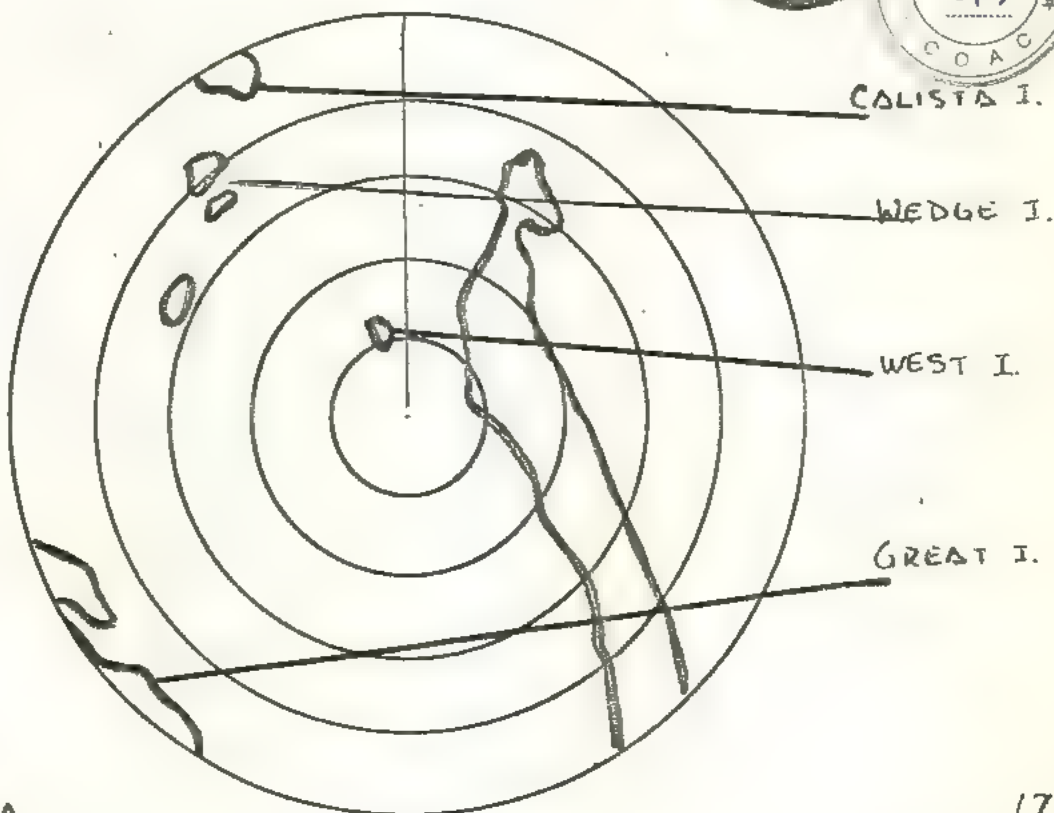
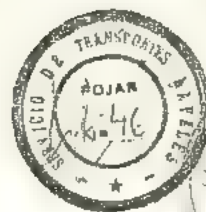
Posicion

$\varphi: 51^{\circ}56'2'' S$

$\omega: 59^{\circ}49'6'' W$

Rv: 208°

Esc. RADAR 5'



CARTA 1354A

17

FALKLAND SOUND

Posicion

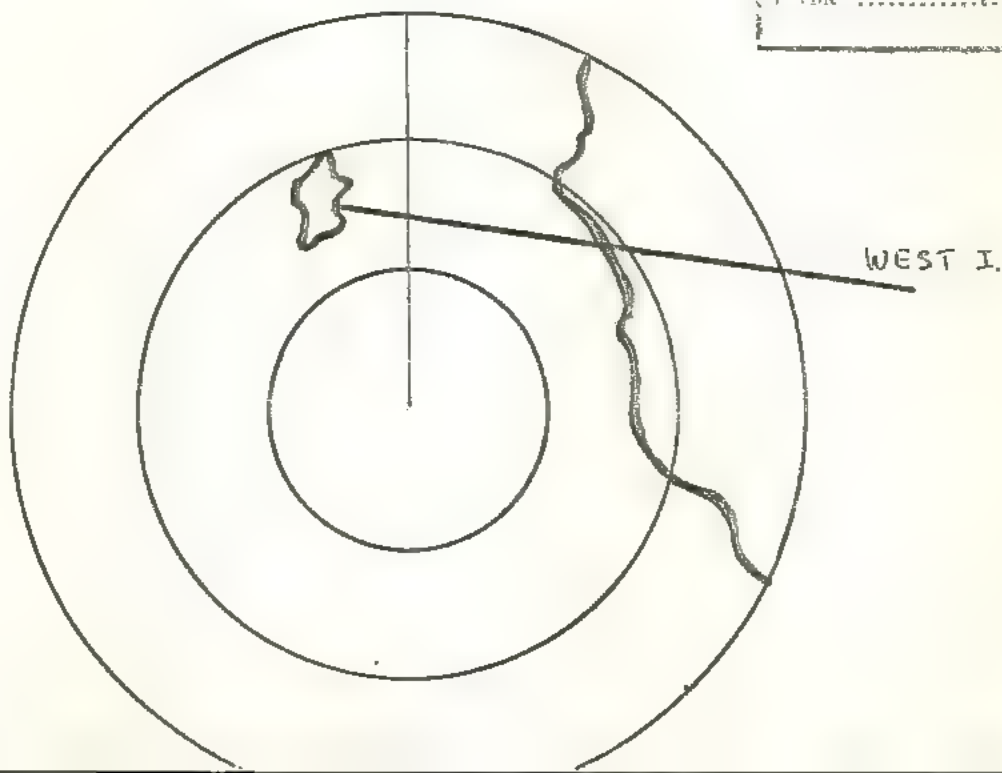
$\varphi: 51^{\circ}56'2'' S$

$\omega: 59^{\circ}49'6'' W$

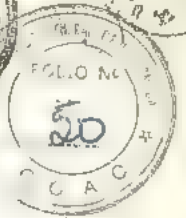
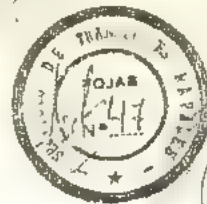
Rv: 208°

Esc. RADAR 1/5

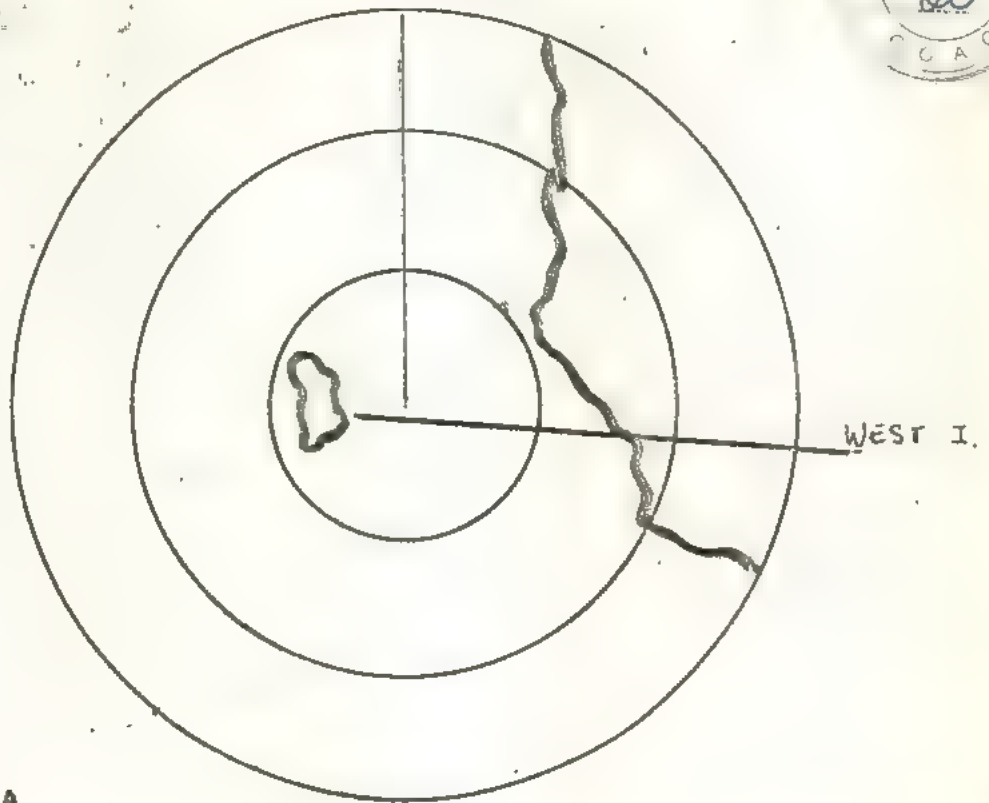
| DIVISION DATOS PARA LA PLANTA | |
|-------------------------------|-------|
| Carta No | ✓-3-1 |
| Grado No | 1 |
| Folio No | 23 |



FALKLAND SOUND



Posición
 $\varphi = 51^{\circ} 57' 2'' S$
 $\omega = 59^{\circ} 50' 0'' W$
 $Ru = 208^{\circ}$
 Esc. RADAR 1'5



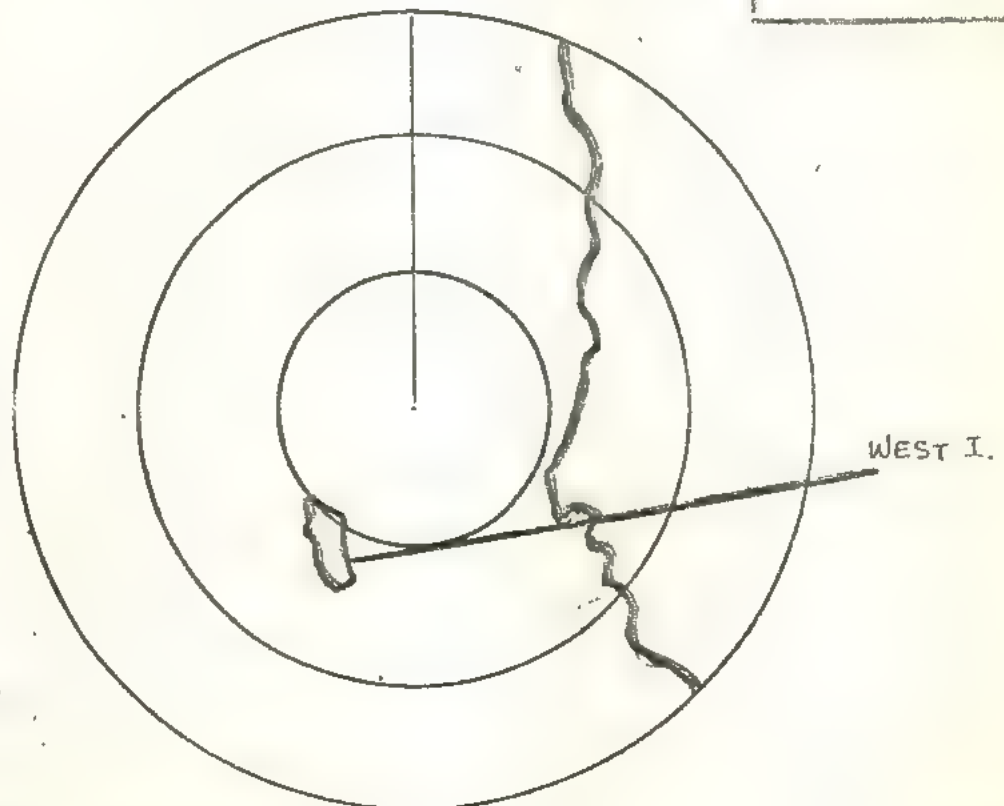
CARTA 1354^A

19

FALKLAND SOUND

| | |
|-------------------------------|-------|
| DIVISION DE TRANSITO MARITIMO | |
| Carta N° | 4-3-1 |
| Orc. de N° | 1 |
| Fecha | 73 |

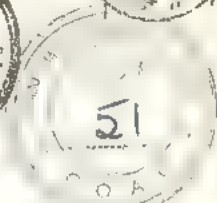
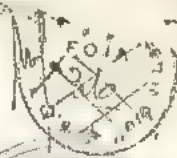
Posición
 $\varphi = 51^{\circ} 57' 8'' S$
 $\omega = 59^{\circ} 51' 2'' W$
 $Ru = 242^{\circ}$
 Esc. RADAR 1'5



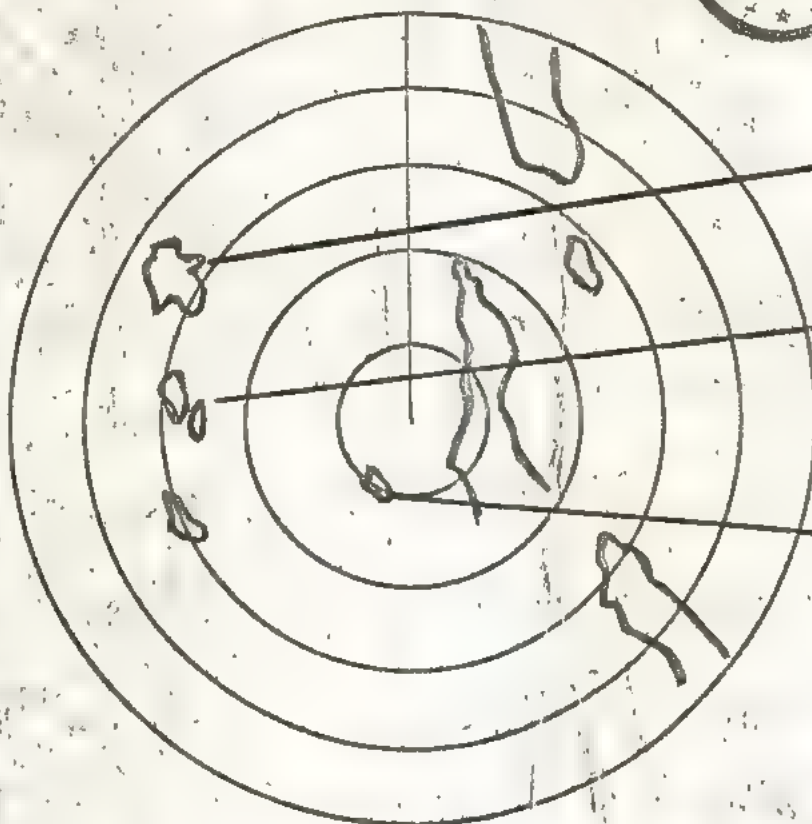
CARTA 1354^A

20

FALKLAND SOUND



POSICION
 φ: 51° 51' 09"
 ω: 59° 51' 2" W
 Ru 242°
 Esc. RADAR 5'



CALISTA I.

WEDGE I.

WEST I.

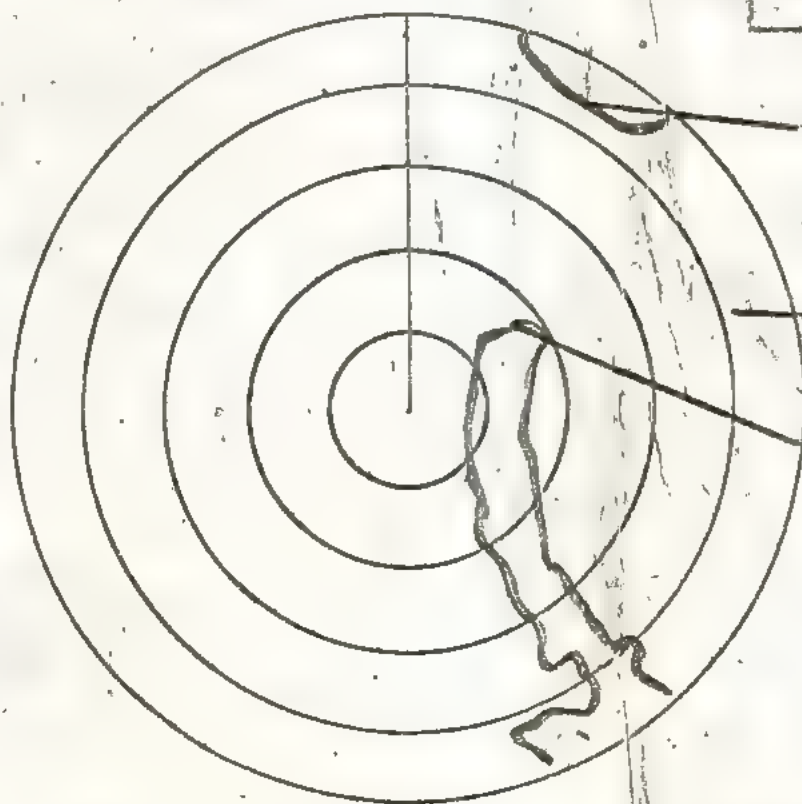
Carta 1354A

21

FALKLAND SOUND

| | |
|---------------------------|-------|
| DIVISION DE TRAFICO AEREO | |
| LA PLATA | |
| Carpeta N° | 2-3-1 |
| Orejola N° | 1 |
| Fecha | 73 |

POSICION
 φ: 52° 00' 2" S
 ω: 59° 57' 7" W
 Ru: 252°
 Esc. RADAR 5'



WEST HEAD

FORBAY

EAST HEAD

Carta 1354A

22

LAT. 51° 22' N
LONG. 50° 39' W



ENTRADA Y SALIDA A PORT HOWARD.--

La entrada a Port Howard es de reducidas dimensiones, apenas 2 cables en su parte más angosta.-- Pero, en cambio es limpia y de las dos cabeceras, la del Sur, lo es más.

Bastará entonces pasar al medio de la boca siendo el Rv.=240° aproximadamente el más conveniente en el pequeño paso de entrada.--

De todos modos el acceso se hará a la voz corrigiendo el curso del buque de manera de mantenerlo al medio de la entrada.--

El día 10-04-73 se entró a PORT HOWARD procedente de FOX BAY? con viento totalmente calmo.--

Dejado el SWAN PASS y al través del extremo Norte de SWAN ISLAND, se puso proa a BOLD PT., siendo el Rv.=028°.-- Con este rumbo se llegó á 1,5 millas de la entrada a PORT HOWARD y libre de las series de piedras, que paralelas a la costa, se encuentran al Sur de dicha entrada.--

En cuanto se vió libre la boca de entrada, se cayó proa a ella y se fue corrigiendo el rumbo para pasar al medio.-- Una vez dentro del puerto, se redujo máquinas y se navegó al medio de la ría hasta llegar al muelle.--

SALIDA:

Se salió el mismo día y se mantenía el tiempo completamente calmo.-- La salida es más fácil que la entrada. Dejado el muelle, con máquina a media fuerza, se navegó al medio de la ría hasta sobrepasar un pequeño muelle que se encuentra en la costa Oeste, momento en que lentamente se fue cayendo proa a la cabecera Sur de la salida.-- Se puso máquina a toda fuerza adelante y a medida que fue presentando libremente la salida, con pequeño timón a babor, se fue llevando el buque al medio de la boca.-- Apenas salido del puerto se cayó al Rv.=090° y se continuó viaje.--

Como en las dos ocasiones en que se entró y salió había calma completa y no se tuvo vientos que pudieran abatir al buque, habrá que tomar como relativa, la facilidad con que se maniobró en las dos oportunidades.--

1-3-1

73

| |
|-------------------|
| DIVISION DE... |
| LA... |
| Carpeta 1. 1-3-1 |
| C... |
| 73 |
| PUERTO SAN CARLOS |



LAT. 51° 30' S
LONG. 59° 01' W

MANIOBRA DE ATRAQUE Y DESATRAQUE - MUELLE.-

ATRAQUE:

En primer lugar se comentará la maniobra de atraque realizada que se juzga no fue la correcta.-

Como este puerto no contaba con embarcación para pasar amarras, media milla antes de alcanzar al muelle, se arrió la lancha del buque, a efectos de que se adelante y se estacione frente al muelle, pronta a actuar.-

El viento fuera de la ría soplabá del NNW con una fuerza de 8/10 m/s.- Frente al muelle, a pesar de estar protegido justamente de esa dirección del viento, la fuerza del mismo se mantenía igual.-

Con muy poca arrancada adelante se entró por el medio de la boca de acceso al puerto.- Pasada la misma, se cayó ligeramente a babor (aproximadamente $Rv=040^\circ$), y se continuó así hasta alcanzar el través del muelle estando a unos 130 metros de él.- En ese momento con ciaboga a babor se giró 180° , hasta quedar paralelos al muelle y se fondeó ancla de babor.-

El ancla se llevaba a la pendura, arriada medio grillete, debido que el lugar del fondeadero hay gran profundidad.-

El viento aumento su fuerza, alejando al buque del muelle y haciendo caer la popa a babor, llevando la proa al viento.-

Mientras se pasaba con la lancha un cabo al muelle, éste cada vez más lejos, el buque con proa a la costa del muelle, quedó muy cerca de la punta norte de entrada, con poca alternativa de maniobra y en evidente peligro de tocar dicha punta.-

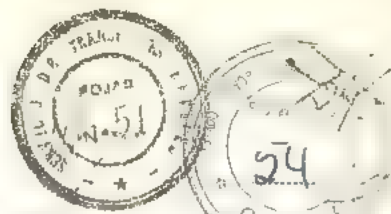
En esa posición se alcanzó a afirmar un cabo a la cabecera del muelle y con ciaboga a babor, se logró llevar la popa al centro del espacio de maniobra.- Se dió atrás y se volvió a quedar paralelo al muelle y a unos 100 metros de él.- Ya, para todo esto, se había pasado otro cabo por popa a tierra.- Cobrando de los mismos se atracó.-

Las amarras que luego se pasaron y la posición del buque respecto al muelle, figuran en croquis aparte.-

En esta maniobra se subestimó la acción del viento sobre el buque totalmente vacío, con su cubierta arbolada con los corrales armados y también sobre la poca arrancada con la que se debió maniobrar.-

La maniobra correcta para esa circunstancia y para todas aquellas en que el viento sopla en cualquier

| | |
|--------------|-------|
| DEPARTAMENTO | 1 |
| Comando | J-3-1 |
| Oficina | 73 |



///.- sector de la costa donde se encuentra el muelle, es la graficada en el croquis que se adjunta.-

Vale para todas las maniobras el arreo de la lancha propia, al menos que el puerto disponga de embarcación para pasar amarras.- También antes de fondear hay que tener el ancla arriada medio grillete.-

Se entra con poca arrancada y alcanzada la posición 2 del gráfico, maniobrar con proa a tierra dejando al muelle ligeramente por estribor.- Al encontrarse la proa unos 5 grilletos del muelle, posición 3, se fondea ancla de babor.-

Arriando cadena acercarse convenientemente al muelle y pasar, con la lancha, una amarra al mismo para que trabaje como spring, posición 5.- Al mismo tiempo que se pasa esta primera amarra dar una barloa para una segunda amarra a tierra.-

Hecha firme la primera amarra pasada al muelle como spring, trabajando sobre ella, con máquinas y con la cadena del ancla hecha firme, poner al buque paralelo al muelle. Ya en esa posición, figura 7, fondear codera (o nó) y pasar otro cabo por popa a tierra.-

La lancha una vez pasado el cabo de proa deberá operar en popa.-

Dado a tierra el otro cabo por proa, cobrando de los mismos, se atraca.-

DESATRAQUE:

En el momento del desatraque soplabla viento del NNW suave y fue suficiente para separar al buque del muelle.-

No obstante eso, se dejó como última amarra el spring de proa pasado al muelle, y trabajando sobre él, se abrió más la popa, dejándola libre de la proximidad de la costa.-

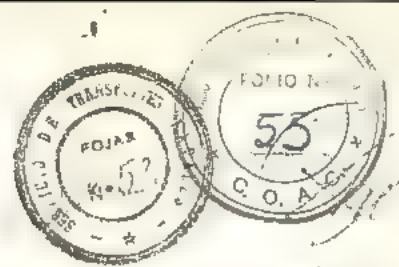
Hecho esto, se comenzó a cobrar cadena y se largo el spring.- Con 2 grilletos de cadena en el agua, con máquinas se presentó al buque proa a la boca de salida.- Al quedarse con un grillete se dió máquina adelante y se comenzó a salir del puerto.- Se terminó de virar ancla y se zarpó.-

Si se fondeara codera, la maniobra se simplifica.- Se cobraron ancla y codera hasta quedar con un grillete de cadena solamente.- Presentar al buque al medio de la boca de salida, dar adelante, terminar de virar ancla y zarpar.-

MUELLE:

El muelle es sólido, con pilares de cemento y piso de madera.- Su largo es de 25 mts. y su cabecera de

///



///.- 8 mts., estando orientado al 224° verdadero.- Ver croquis.-

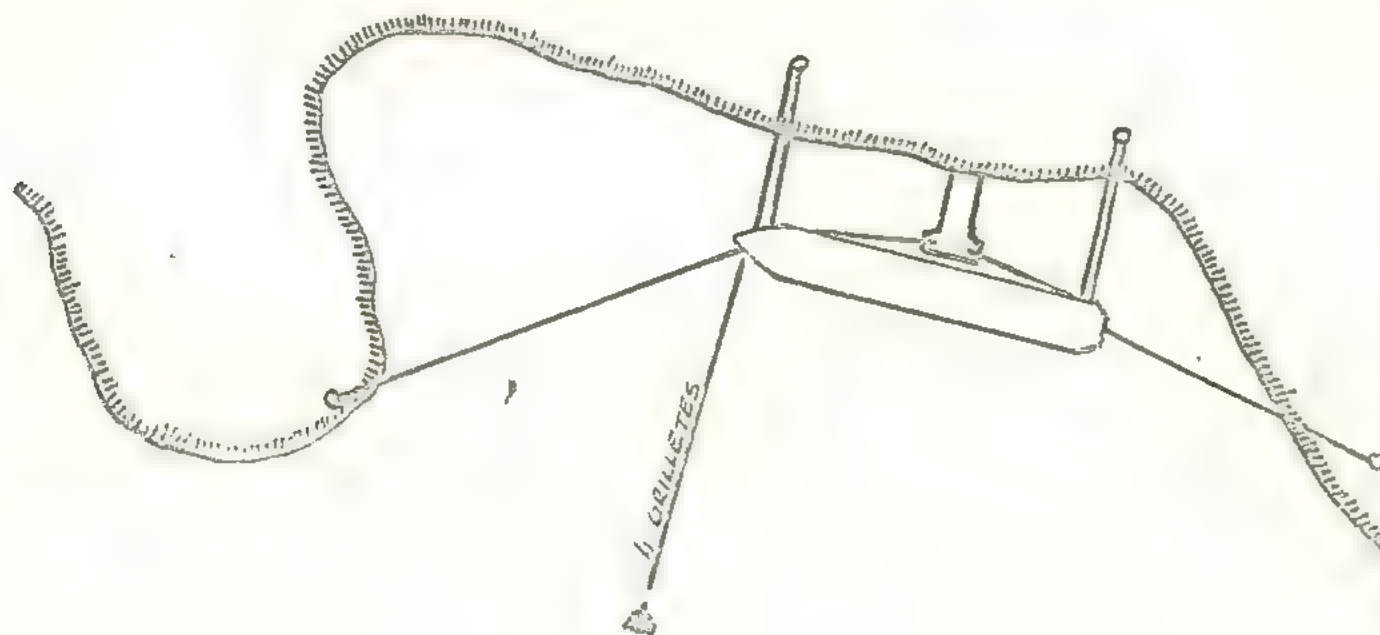
Atracados, se sondó en bajamar 11'06" como mínimo, con fondo de fango y pedregullo.- Ver croquis.-

Los elementos de amarre como su distribución están indicados en el croquis correspondiente.-

Permite operar en cualquier estado de marea y permanecer en él con mal tiempo.-

Se puede hacer agua.-

| | |
|------------|-------|
| DETALLE DE | |
| LA | |
| | 4-3-1 |
| | 73 |
| Fecha | |



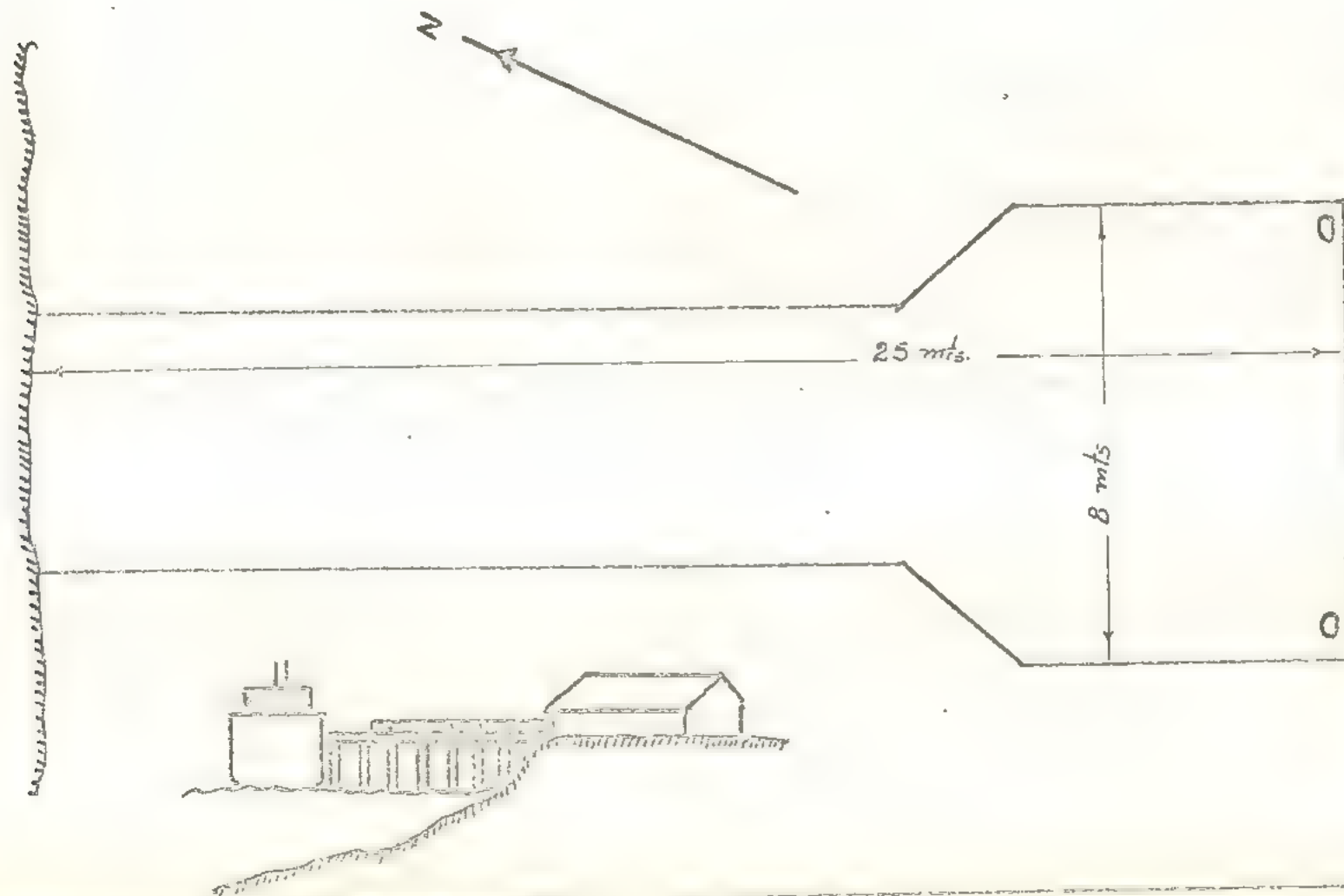
| | |
|------------|-------|
| DIVISION | 1-3-1 |
| LA TERCERA | 1 |
| Fecha | 13 |

PORT SAN CARLOS
DETALLE DE LAS AMARRAS



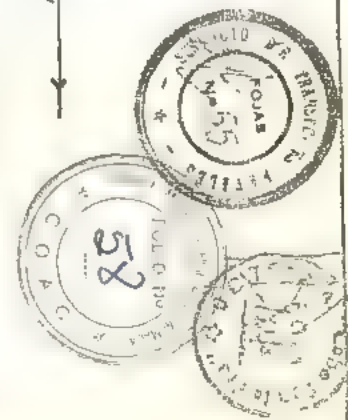


PORT SAN CARLOS MUELLE



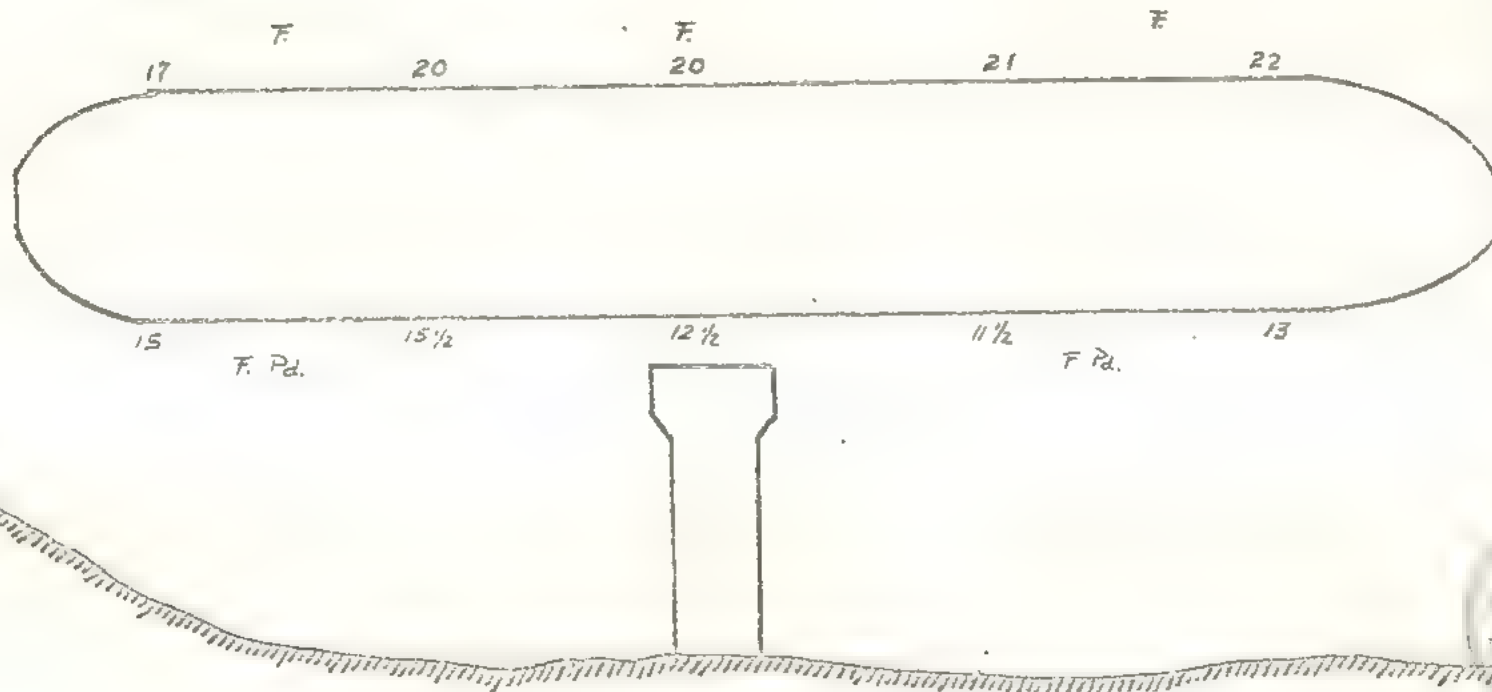
| | |
|-----------------|-----------|
| Port San Carlos | LA MUELLE |
| Comptroller | 1-2-1 |
| Fecha | 73 |

Azyl: 244°

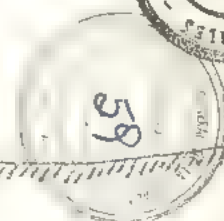




PORT SAN CARLOS SONDAJES



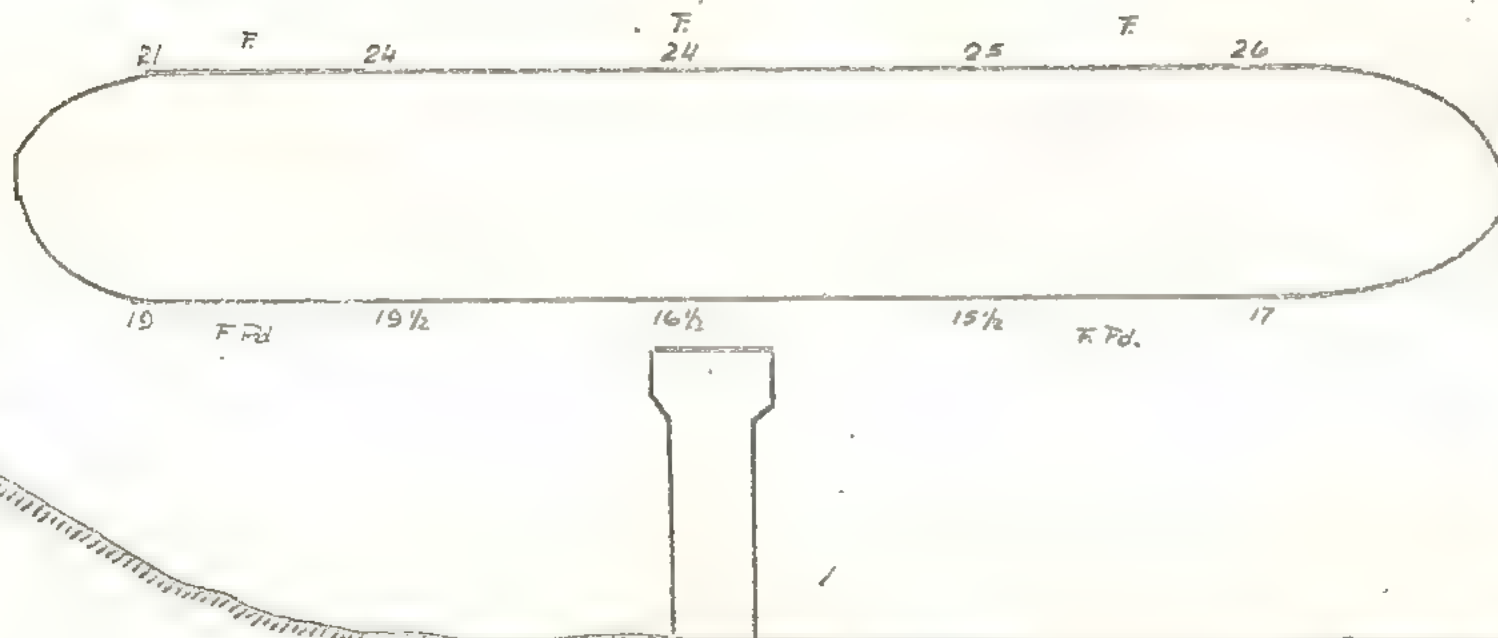
| | |
|--------------|-------|
| DIVISION DE | 1.3.1 |
| INSTRUMENTOS | 1 |
| OTROS | 73 |



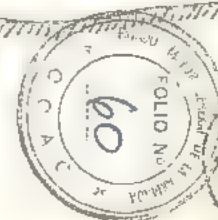
FECHA: 18 3-1973
 HH 87: 1530
 HH SONDAGE: 1530
 SONDAGES EN PIE

PORT SAN CARLOS

SONDAJES



| | |
|-------------|----------|
| DIVISION N° | LA PLATA |
| Carpeta N° | 1-3-1 |
| Carpeta N° | 1 |
| Fecha | 7-3 |



FECHA. 18 3 1975
 1985 1030
 1500000 1880
 1000000 EN PIES

1-3-1
73
PUERTO GOOSE GREEN

MANIOBRA DE ATRAQUE Y DESATRAQUE -- MUELLE.--

ATRAQUE:

Las dos maniobras de atraque fueron similares y ejecutadas en iguales condiciones de tiempo.- El viento sopla moderadamente del NW.-

Con un ángulo de 35°, más o menos, con respecto al muelle, se hizo la aproximación con muy poca arrancada.- Se fondó ancla de estribor, calculando que salieran 3 grilletes de cadena.-

Cuando la proa alcanzó la altura del muelle, se pasó desde proa un cabo al mismo, parando con máquinas la poca arrancada que llevaba el buque.-

Mientras se pasaba otro cabo al muelle como spring desde popa, se cobró el cabo dado en primer lugar, llevando muy despacio la proa al muelle.-

Luego con el spring se puso al buque en posición respecto al muelle según croquis de amarras adjunto.- Finalmente se pasaron las demás amarras.-

Como se ha explicado la maniobra es sencilla de realizar.- Solo hay que tener cuidado de no sobrepasar al muelle más allá de unos 30 mts. aproximadamente, porque se varará la proa.- Por otro lado, la costa se encuentra a escasos 100 mts. del extremo Norte del muelle.- Por lo tanto el buque debe llegar al muelle casi parado.-

El ancla se debe fondear de manera que la cadena forme un ángulo de 35° aproximadamente, llamando hacia popa, es decir que deberá fondearse antes de alcanzar la proa al muelle.-

Para pasar las amarras se utilizó una lancha local.-

DESATRAQUE:

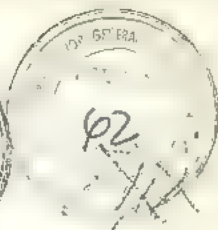
PRIMERA MANIOBRA : El viento era del WNW moderado.- Se largaron todas las amarras quedándose con el spring de proa.- Trabajando sobre este spring y con máquina se fue abriendo la popa unos 30° a 35° con respecto al muelle.-

Se dió atrás despacio y se comenzó a virar ancla.- Luego se hizo ciaboga babor girando el buque proa al muelle.-

Al quedar presentado francamente para zarpar con proa al Rv.=107° aproximadamente, se terminó de cobrar ancla.-

Si bien la maniobra es de simple ejecución,

///



///.- al girar el buque la popa llegó a estar en una zona de poca agua frente al muelle.-

El Práctico recomendó que en lo sucesivo, se efectuara la maniobra sacando la proa y manteniendo la popa pegada al muelle por medio de un spring.-

SEGUNDA MANIOBRA: El viento era del Norte y de fuerza regular.-

Se largaron todas las amarras y se quedó con un spring pasado por el portaespiá situado más a popa del buque a la cabecera del muelle.- Este spring se llevó al tambor del guinche para virarlo oportunamente.-

Se comenzó a virar la cadena del ancla y a medida que el buque se abría del muelle -es decir la proa-, se cobró el spring de manera de llevar la popa pegada al muelle.-

Al quedar el buque normal al muelle con su popa pegada a él, se dió adelante despacio con timón a estribor y se largó el spring.- Al separarse la popa del muelle se paró maquina y se continuó virando cadena, cayendo el buque despacio a estribor hasta quedar su proa franca a la salida.-

Se terminó de virar ancla y se zarpó.

Esta maniobra está graficada en el croquis adjunto.-

Es necesario tanto para atracar como para desatracar hacerlo casi en pleamar por existir en toda la zona cercana al muelle poca profundidad.-

MUELLE:

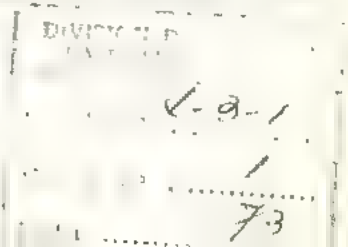
El muelle es sólido, con piso de madera y pilares de cemento.- Tiene forma de "L".- Sus medidas y orientación están indicadas en el croquis.-

En la última permanencia en el muelle, se demoró dos horas la zarpada por estar el extremo de la proa varado en 4' de agua.- Pocos metros hacia popa se sondó profundidades de 10'05".- Ver croquis de sondeos.-

Por esta razón en el croquis de amarras se corrigió la posición del buque con respecto al muelle para zafar este banco.-

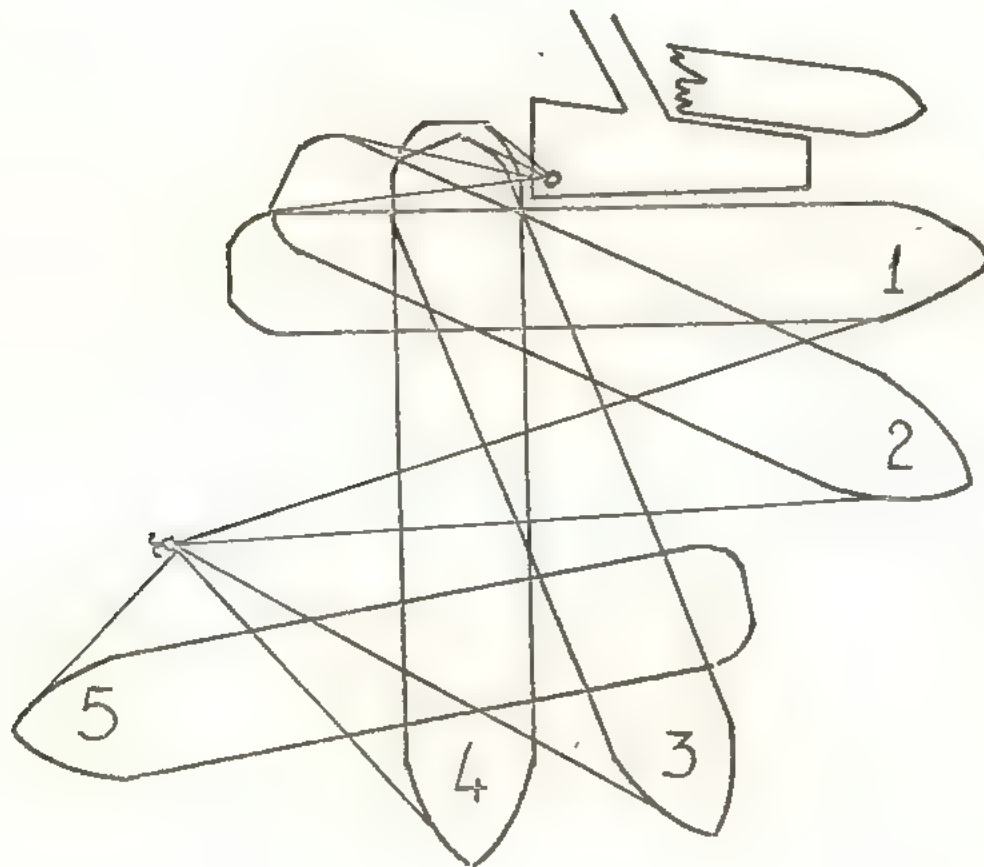
Al atracar un buque tipo B.D.T. deberá tenerse en cuenta las indicaciones dadas en el croquis.-

El puerto permite mantenerse atracados con malos tiempos.-

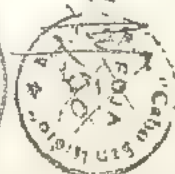


GOOSE GREEN

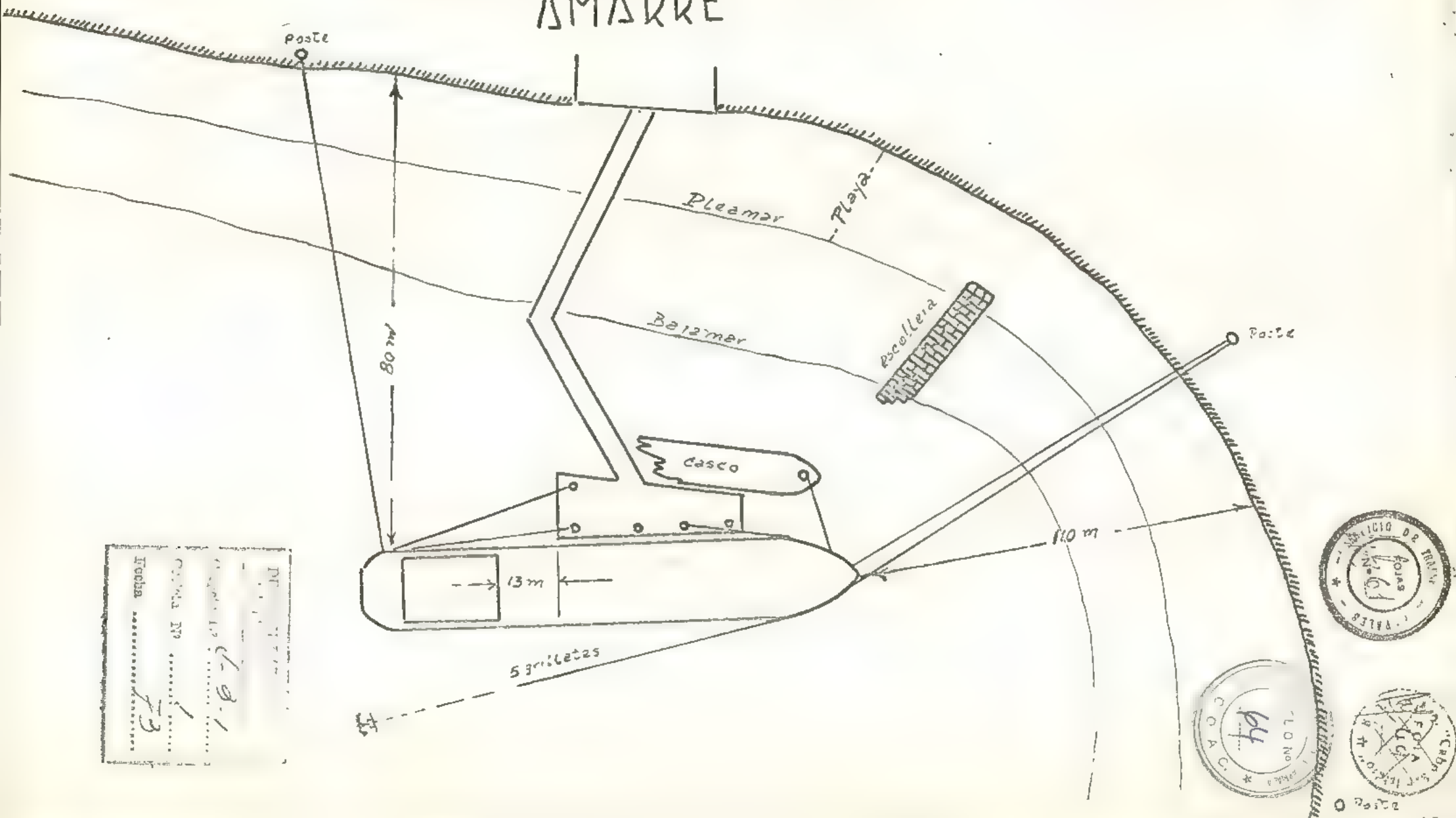
MANIOBRA DE ZARPADA



| | |
|-----------------|-------|
| DIVISION DE TON | |
| LA PLANTA | |
| Carpeta No | 4-3-1 |
| Orejeta No | 1 |
| Fecha | 7/3 |

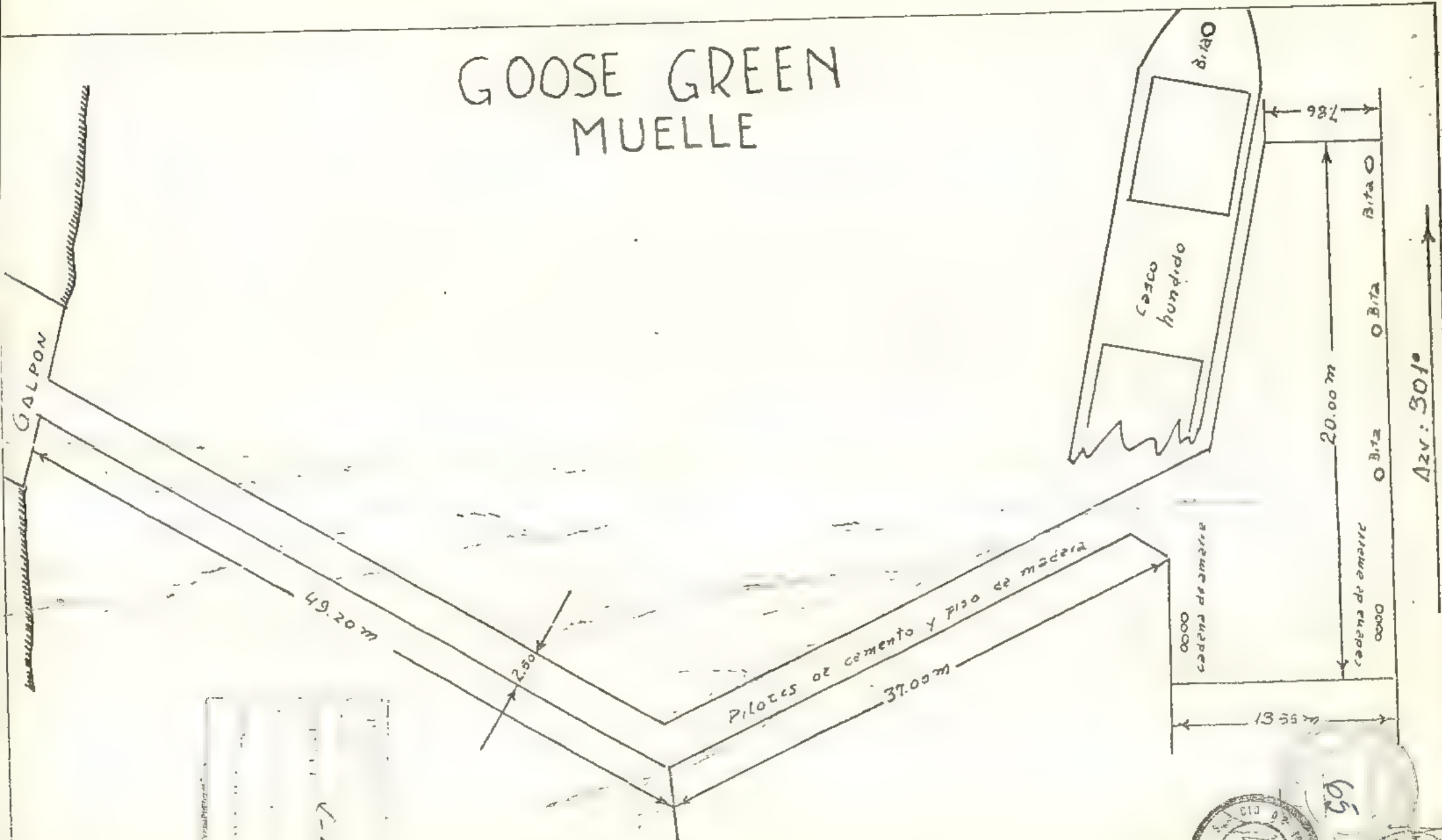


GOOSE GREEN AMARRE

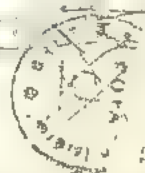


| | |
|-------|-------|
| DT | 1-8-1 |
| COAC | 1 |
| Fecha | 1-8-1 |

GOOSE GREEN MUELLE

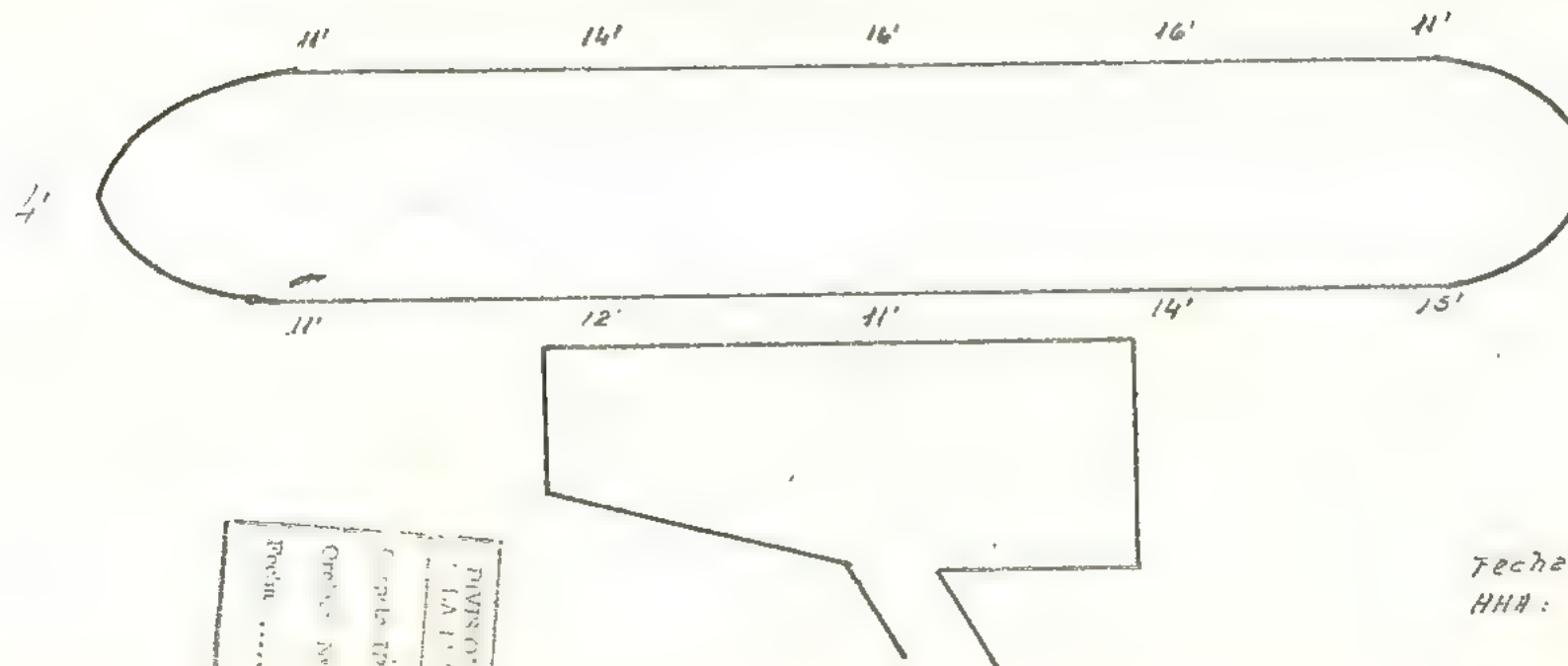


Azv: 301°



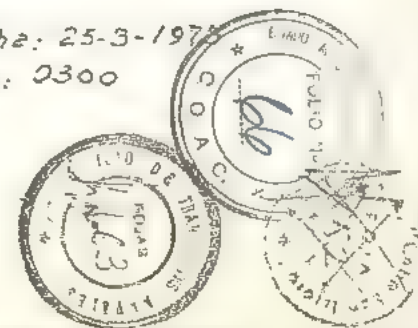
GOOSE GREEN SONDAJES

Fango negro



| | |
|---------|-------|
| PAVON | 6-3-1 |
| LA PAZ | 1 |
| Op. No. | 23 |
| Fecha | 23 |

Fecha: 25-3-1978
HHA: 0300



GOOSE GREEN SONDAJES

Fecha: 2-4-1973
HHH Sonda: 1230

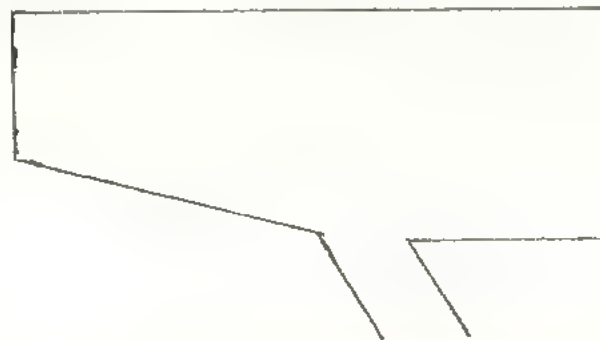
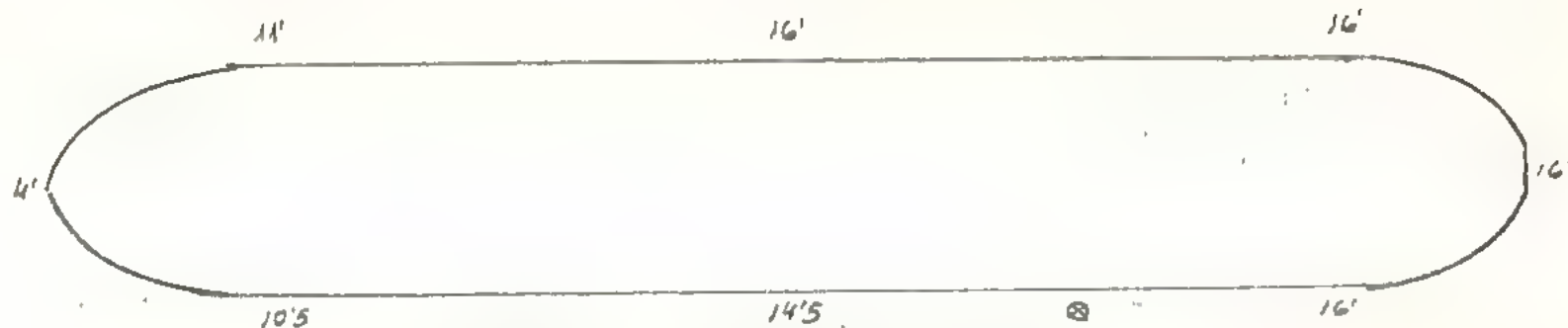
⊗
sondajes anteriores

1-4-1973

2200 : 14'5
2300 : 15'
2400 : 14'5

2-4-1973

0100 : 15'
0200 : 16'
0300 : 16'
0400 : 15'5
0500 : 15'5
0600 : 15'
0700 : 14'5
0800 : 14'5
0900 : 14'5
1000 : 14'5
1100 : 17'5
1200 : 14'



| | |
|-----------|----------|
| Fecha | 1-4-1973 |
| Carta N° | 1-3-1 |
| Objeto | 1-3-1 |
| Elaborado | 1-3-1 |



DIVISION
LA I
Comando
Oficina
73

PUERTO DE FOX RAY



68
20000

MANIOBRA DE ATRAQUE Y DESATRAQUE - FONDEADERO - MUELLE.-

En este puerto se estuvo en dos oportunidades, atracándose indistintamente proa al Sur y proa al Norte.-

PRIMERA MANIOBRA DE ATRAQUE:

Se entró a puerto con viento muy fuerte del SSW, con la intención de permanecer fondeados frente al muelle en espera de mejores condiciones del tiempo para atracar.-

Llegados cerca del muelle, ante un notorio recalazón del viento, se efectuó la maniobra de atraque proa al Sur.-

Antes de alcanzar la proa el traves del muelle, y calculando una salida de cadena de 5 á 6 grilletes, se fondeó ancla de estribor se inició la caída a babor haciendo trabajar la cadena en el tercer grillete.- Con ciaboga a estribor y luego dando atrás, se presentó el buque frente al muelle paralelo a él, en condiciones de fondear ancla de codera (ver croquis).- El viento, con su incidencia, desplazó al buque hacia el muelle, quedando ambas anclas trabajando libremente.- Con máquina se llevó al buque cerca del muelle y en posición de atraque.- Por medio de una embarcación del puerto se pasaron amarrias desde proa y popa a tierra.- Se cobraron estas amarrias y se atracó.- Luego se reforzaron según croquis de amarrias, quedando el ancla fondeada con 5 grilletes y la codera con 4 grilletes.-

DESATRAQUE:

Se maniobró con viento regular del SSW.- Se largaron todas las amarrias quedándose con el spring de popa pasado a la cabecera del muelle.- Se viró ancla y codera en forma alternada y se largó el spring al separarse el buque del muelle.-

Se continuó así hasta quedar con dos grilletes de cadena en el agua y un grillete de codera.- El buque en ese momento quedó abierto del muelle unos 80 á 100 metros.-

Se cobró rápidamente el último grillete de la codera y, en el poco tiempo en que se tardó en traerla arriba, el buque presentó rápidamente la proa al viento llevando la popa hacia el muelle a unos 20 metros de él, en el instante en que cobrada a bordo la codera quedaba libre la popa para maniobrar con máquinas.-

Dando adelante se alejó nuevamente al buque del muelle, manteniéndoselo proa a la salida.- Se terminó de virar ancla y se zarpó.-

Estimo que el acercamiento de la popa al muelle se debió a que al quedar el buque con un grillete de



///.- codera, ésta zafó del fondo, garreando la popa por efectos del viento.-

SEGUNDA MANIOBRA DE ATRAQUE:

En esta oportunidad se llegó a puerto con viento muy fuerte del NW, y pronóstico de temporal del SSW.-

En espera de mejor tiempo se fondea 5 grilletes con ancla de babor, marcando al 114° verdadero al muelle en un pequeño espacio entre la costa y manchones de cachiyuyos. Cuando el buque presentó al viento, la popa quedó a unos 40 metros del muelle y de la costa.- Durante el tiempo en que se permaneció al ancla, el buque se mantuvo firme en su fondeadero.-

Ante una disminución de la fuerza del viento, aunque éste se mantenía entre regular y fuerte, pero teniendo en cuenta el pronóstico de temporal, el escaso tiempo que insumiría el embarque de animales en esa oportunidad y la probabilidad de dejar el puerto con luz de día, se decide atracar luego de permanecer fondeados un par de horas.-

Se viró ancla y se dió atrás despacio para presentar al buque frente al muelle y atracar proa al Norte.-

Momentos antes de fondear ancla de babor el buque tiende a atravesarse al viento, cayendo la proa en dirección al muelle.- Se fondeó ancla de babor y, poco después la codera, mientras que el buque más atravesado al viento tomó mayor arrancada hacia atrás.-

Para lograr ponerlo paralelo al muelle, se aguantó la cadena al tercer grillete notándose que el ancla no había hecho cabeza.- Se siguió filando cadena y el buque tocó con su amura de estribor el muelle.- Se aguantó ancla y codera y manteniendo al buque apollado contra el muelle, con máquina adelante se lo llevó a la posición de amarre.- Luego se pasaron las amarras.-

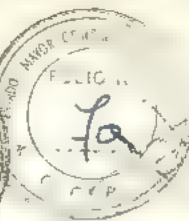
DESATRAQUE:

La maniobra se hizo de noche con viento suave del NW, y luego del NE.-

Largadas todas las amarras se quedó solamente con el spring de popa pasado a la cabecera del muelle.- Se comenzó a virar ancla y codera, notándose que a ambas se las arrastraba por lo que el buque no se abría del muelle.-

Más o menos a los 2 grilletes de cadena la proa comenzó a abrirse del muelle favorecida también por el cambio del viento al NE.- Se cobró rápidamente la codera, la que se arrastró en todo momento, estando la popa del buque apenas abierta del muelle cuando ésta estuvo arriba.-

///



6-3-1
7
73
///.- Se largó el spring y se viró el ancla.- Avanzando un poco y cayendo ligeramente a babó se vuelve a fondear a estiba con las dos anclas en espera de poder zarpar con la luz del día.-

Apenas se largó la última amarra se apagaron las luces del muelle, por lo que no se pudo contar con él para determinar con marcación el lugar de fondeo, debiéndose fondear inciertamente.-

La maniobra de abandono del muelle se hizo teniendo en cuenta el pronóstico de temporal del SW y no siendo aconsejable la permanencia en el mismo con vientos fuertes del sector Oeste.-

Se permaneció al ancla durante toda la noche, con vientos totalmente calmos ya que el pronóstico de temporal se cumplió 2400 horas después.-

Cuando se atracó habían salido 3½ grilletas de cadena y de codera.- Si bien durante la maniobra se tuvo la certeza de que el ancla no estaba firme, en cambio, si se tenía la seguridad de que la codera había trabajado.- Por lo que no se explica el motivo por el cual se la arrastró al cobrársela.-

Dadas las condiciones en que se operó en las dos oportunidades en que se entró y salió de este puerto, se lo considera como nada aconsejable para futuras actividades.

Además de lo que puede desprenderse de la lectura directa del informe precedente, deseo puntualizar lo que sigue:

- 1.- El tenedero frente al muelle aparentemente no es bueno.-
- 2.- El muelle es sumamente débil.- Se flexiona al menor apoyo del buque sobre él.-
- 3.- Su situación hace que se reciba abiertamente los vientos predominantes del Oeste.-
- 4.- El reducida cuarterón de la zona no permite fondear con precisión en el lugar deseado, en particular de noche.-
- 5.- Las dificultades que presenta la navegación de entrada hace imposible el abandono del puerto de noche o con tiempo cerrado.-
- 6.- Los comentarios del Práctico Sr. W. GOSS, con respecto a este puerto, fueron en todo momento adversos a la operabilidad de un buque de estas características.- Ya en la programación del viaje el Sr. W. GOSS, se manifestó contrario a la utilización de este puerto.-



///.-

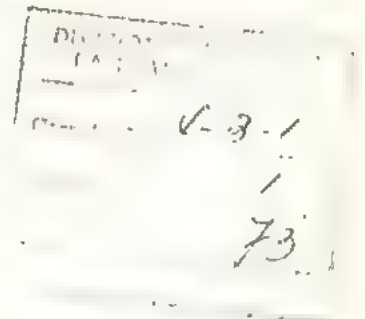
MUELLE:

Tiene pilotes de cemento sobre los cuales descansa un piso de madera.- Toda la estructura es débil y se flexiona notablemente en cuanto el buque se apoya en él.-

Su longitud es de 20 mts. y su cabecera apenas de 5 mts.- Se orienta su cabecera al 197° verdadero.- Por estar situado en la parte Este de la bahía hace que esté totalmente expuesto a todos los vientos del Oeste.- Con vientos muy fuertes de dichos sectores habrá que abandonar el amarradero.-

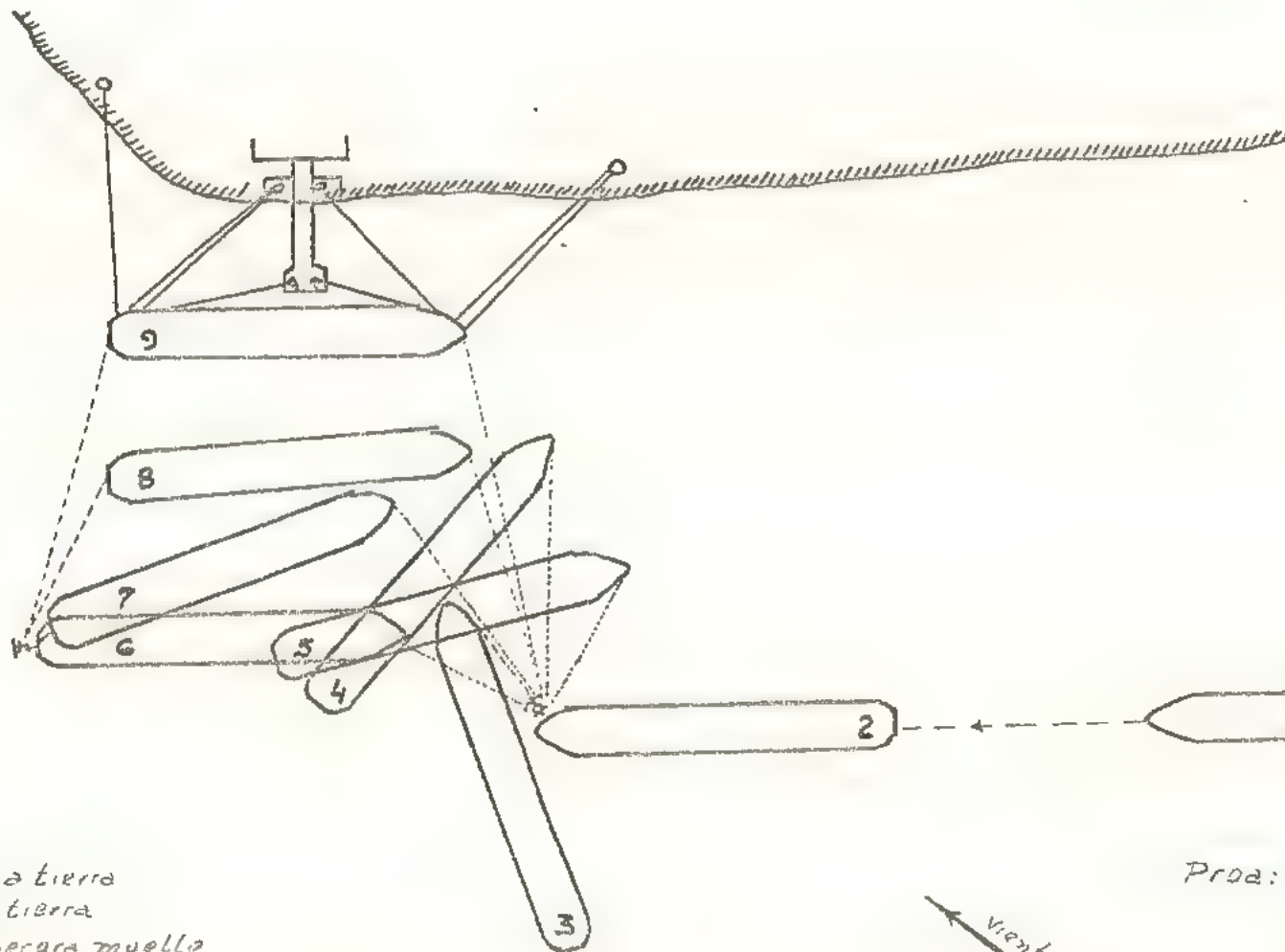
Toda la zona comprendida entre la cabecera del muelle y la costa está cubierta de cachiyuyos.-

Se agrega croquis de muelle y de sondeos.-



FOX BAY

MANIOBRA DE ATRQUE



Popa: 1 trasasín a tierra
 2 springs a tierra
 1 Spring cabecera muelle
 Codera: 4 grilletes

Proa: 2 largos
 1 springa a tierra
 1 Spring cabecera muelle
 Ancla: 5 grilletes

| | |
|-------------|-----------|
| DIVISION | LA PLANTA |
| Carpeta No. | 4-2-1 |
| Origen No. | 1 |
| Fecha | 7/3 |



FOX BAY MUELLE

Cachiyuyos

20 m.

6 m.



GALPON

Piedras y cemento

Pilotas de cemento con piso de madera

Cachiyuyos

Construcción de

Dira O

5 m

Avz 197°

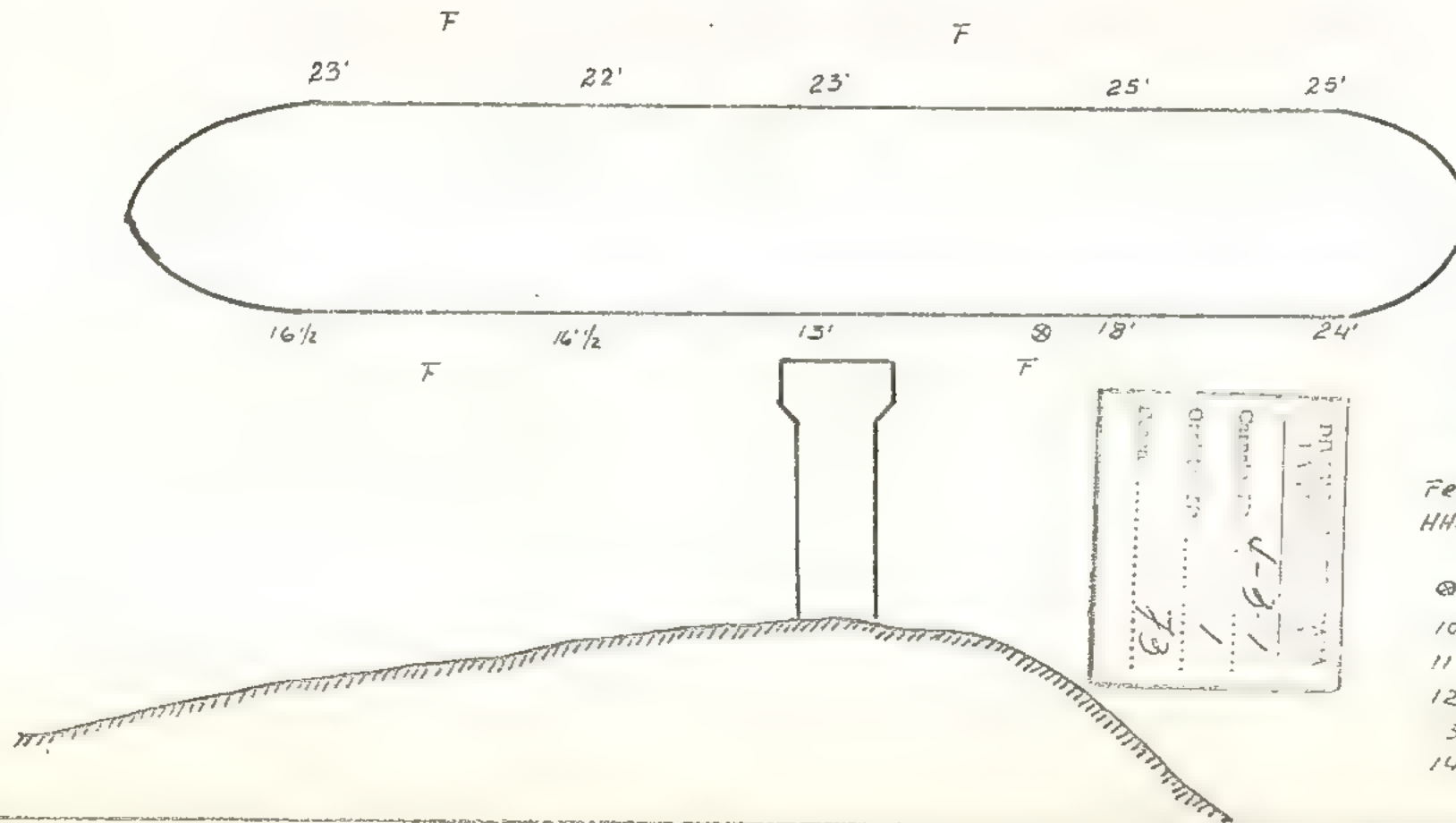
O Bira

4 m

| | |
|------------------------|-------|
| DIVISION DE INGENIERIA | |
| PLANOS | |
| Proyecto No. | 4-3-1 |
| Fecha | 1973 |
| EJ | |



FOX BAY SONDAJES

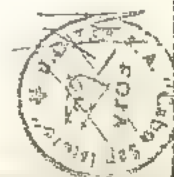
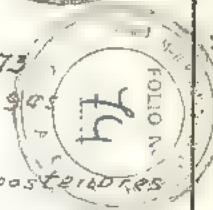


| Profundidad | Observaciones | Comentarios |
|-------------|---------------|-------------|
| 13 | 1 | 4-8-1 |

Fecha: 3-4-1973
HHH sondajes: 0905

⊗ sondajes posteriores

| | |
|------|---------|
| 1000 | 19' 1/2 |
| 1100 | 19' 1/2 |
| 1200 | 20' |
| 1300 | 19' 1/2 |
| 1400 | 18' |



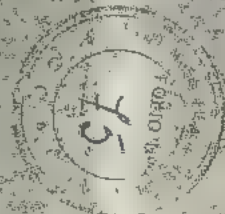
DIVISION DATOS PARA
LA PLANIFICACION

Carta No 4-3-1
Proyecto No 1
Fecha 73

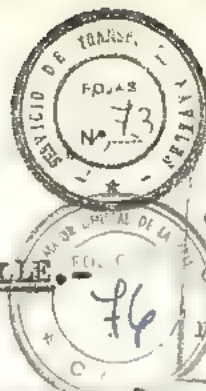
FOX BAY
CARTA 1874



C. negro al descubrimiento del campo de conijeros que se apre-
cio, pero que habrá que confirmar.



LAT. 51° 2' S
LONG. 118° 32' W



DIVISION DE LA MAR
Carpeta N° 5-3-1
Folio N° 1
Fecha 73

PUERTO HOWARD

MANIOBRA DE ATRAQUE Y DESATRAQUE - MUELLE.

MANIOBRA DE ATRAQUE:

Se ejecutó con tiempo calmo.- Se hizo la aproximación al muelle con un Rv.=040°, con poca arrancada y formando un pequeño ángulo con la cabecera del muelle.-

Cuando la proa se encontró a una distancia del muelle como para poder fondear 5 ó 6 grilletes, se largó ancla de estribor.- Se llegó al costado del muelle con el buque casi parado pasando un cabo como spring al muelle, y luego, dos cabos a tierra por proa y popa que trabajaron como travésin.- Cobrados éstos se atracó.- Luego se reforzaron amarras según croquis.-

DESATRAQUE:

También se ejecutó sin vientos.- Se largaron todas las amarras quedándose con un spring pasado a la cabecera del muelle.- Ver croquis.-

Con máquina de estribor adelante despacio y timón a babor (posición 1-2), se abrió la popa unos 40°.- Se larga el spring.- Con ciaboga a babor (estribor despacio adelante, babor media atrás) (posición 3), se giró al buque proa al muelle, mientras se cobraba la cadena del ancla.-

El buque completó su giro, maniobrándose de tal manera que la popa siempre se encontró al Sur del muelle (posición 4-5-6).- Se terminó de cobrar la cadena quedando el buque proa a la salida.-

Hay que evitar en las maniobras que la popa en su giro sobrepase el Norte del través del muelle pues, en esa zona la profundidad de la ría decrece rápidamente.-

Aquí también habrá que tener en cuenta, que las maniobras comentadas se realizaron con tiempo anormalmente calmo.-

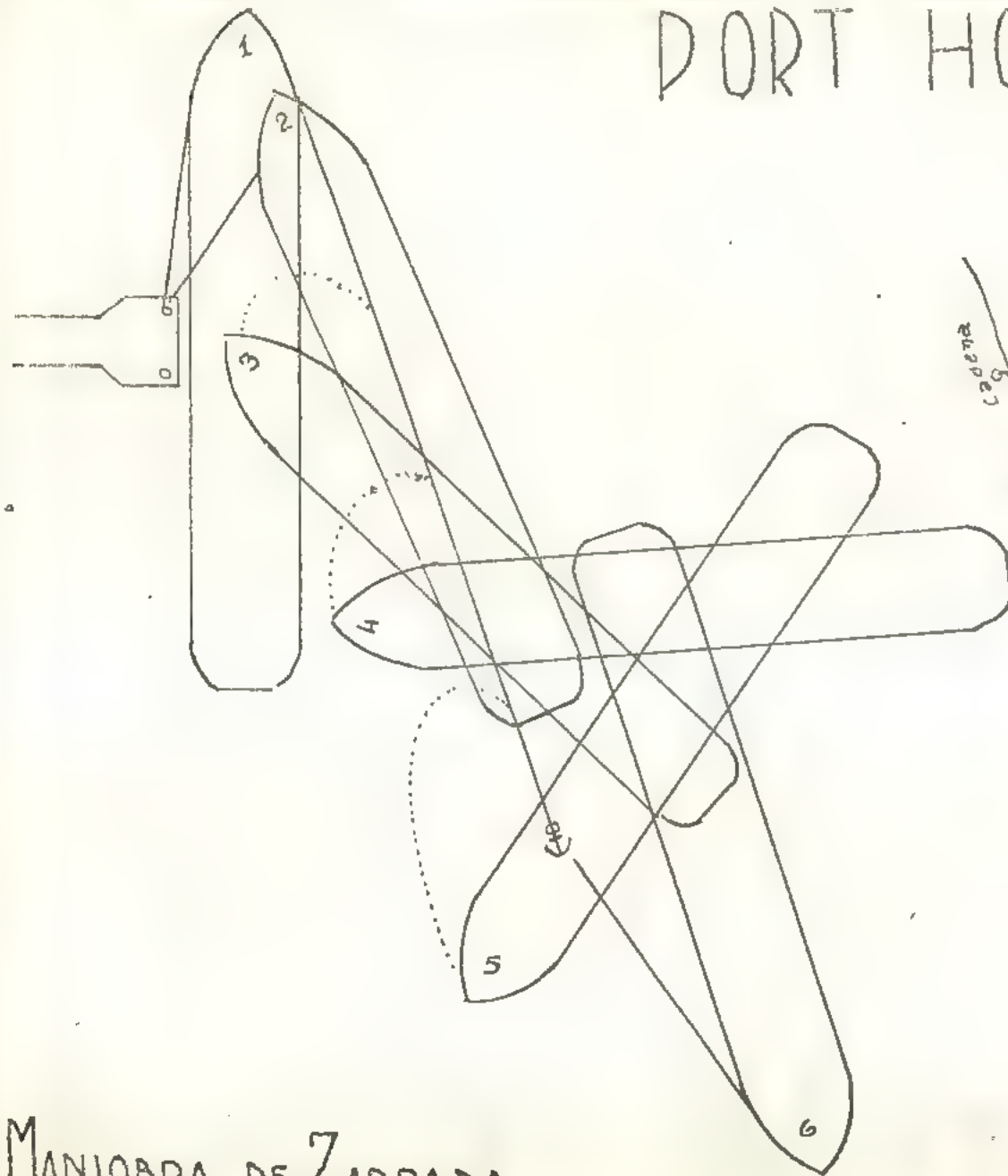
MUELLE:

El muelle es sólido y compacto.- Tiene piso de madera sobre pilares de cemento.- Su cabecera está orientada al Azv=055°.- Su ancho es de 7 mts. y su largo de 32 mts.-

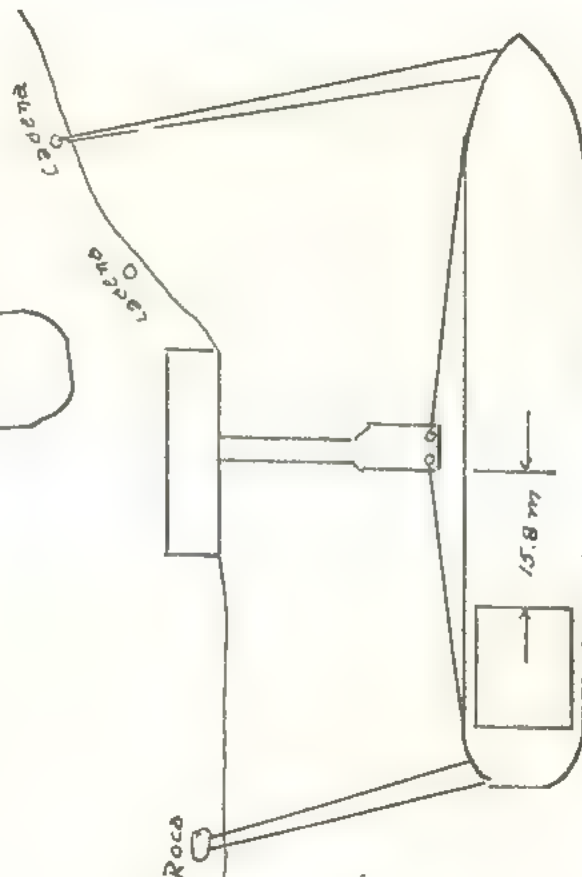
Atracados se puede aguantar malos tiempos.

Se agregan croquis de muelle, amarras y sondajes.-

PORT HOWARD



MANIOBRA DE ZARPADA



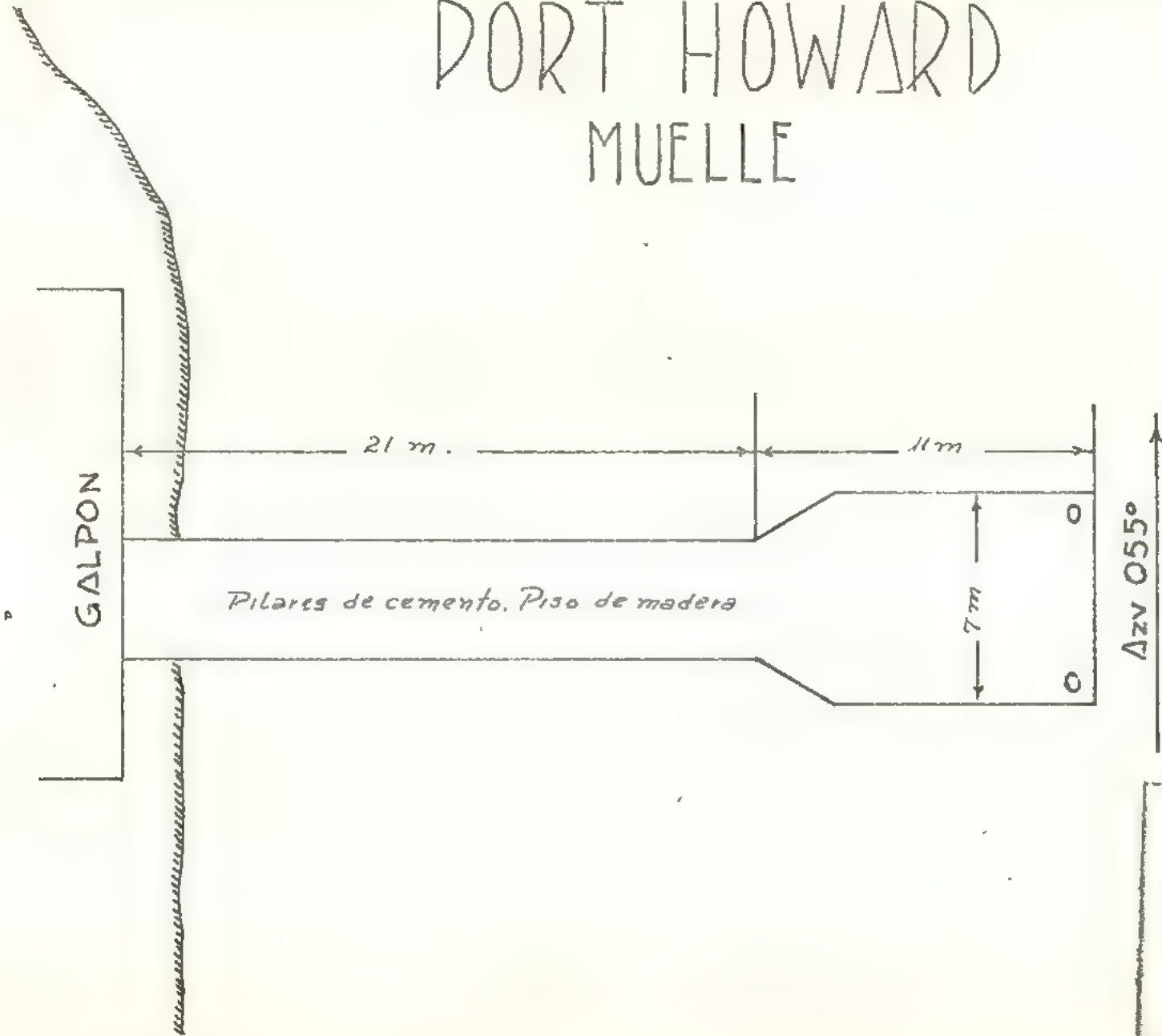
AMARRAS PASADAS

| | |
|----------|-------|
| DIAGRAMA | 1-3-1 |
| 1 | 73 |

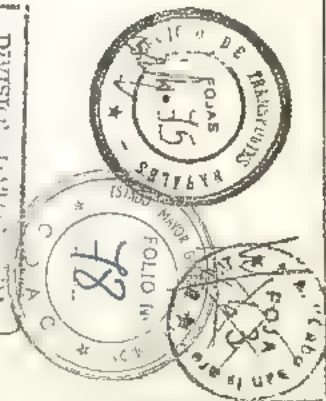


PORT HOWARD

MUELLE

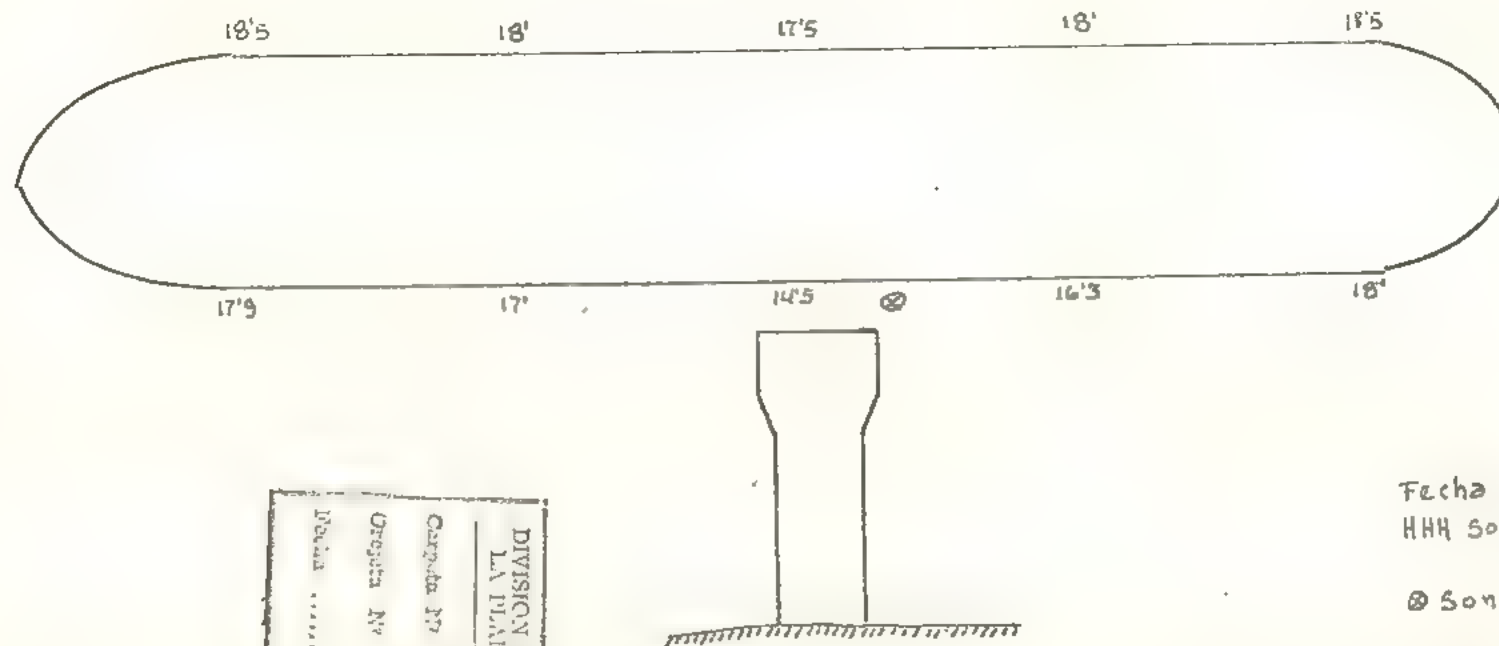


| | |
|------------------------|-------|
| DIVISION DE INGENIERIA | |
| LA PLANTA | |
| COP. en No. | 4-3-1 |
| La 1ra | 1 |
| La 2da | 73 |



PORT HOWARD

SONDAJE



| | |
|------------|---------------|
| DIVISION | PLANIFICACION |
| CARTELA N° | 43-1 |
| ORDEN N° | 1 |
| FECHA | 7-9 |

Fecha 10-4-73
HHH Sondaje 1315



⊗ Sondajes posteriores

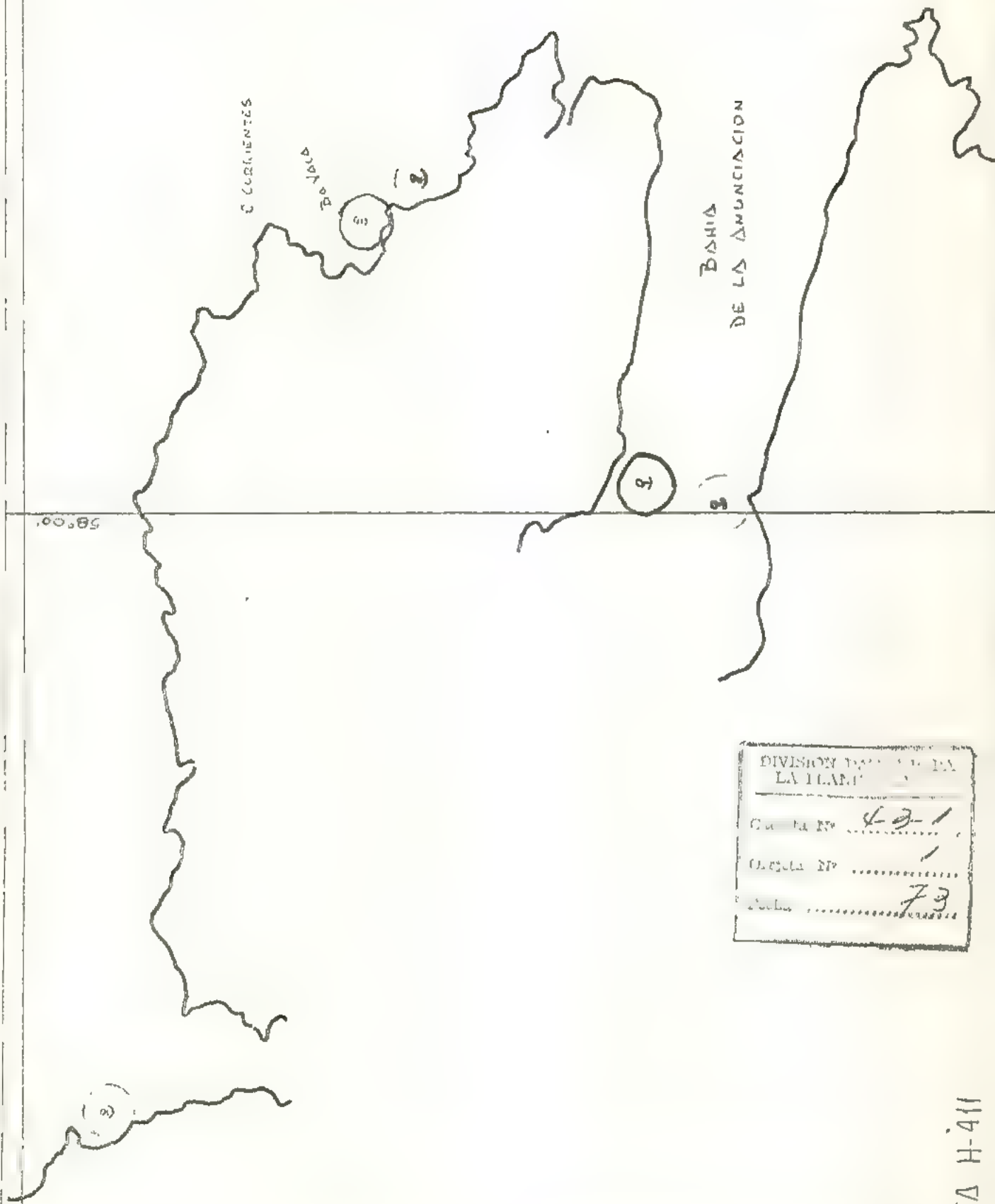
| | |
|------|--------|
| 1300 | : 14'5 |
| 1400 | : 18' |
| 1500 | : 18' |
| 1600 | : 18' |



FONDEADEROS

Se adjuntan croquis de fondeaderos que no figuran en las cartas.- La información fue obtenida del Práctico Sr. W. COSS, quién manifestó que la mayoría de ellos fueron utilizados por el B/M "DARWIN".-

| | |
|-------------|-------|
| U. S. S. S. | |
| Coast Pilot | 4-3-1 |
| Original | 73 |



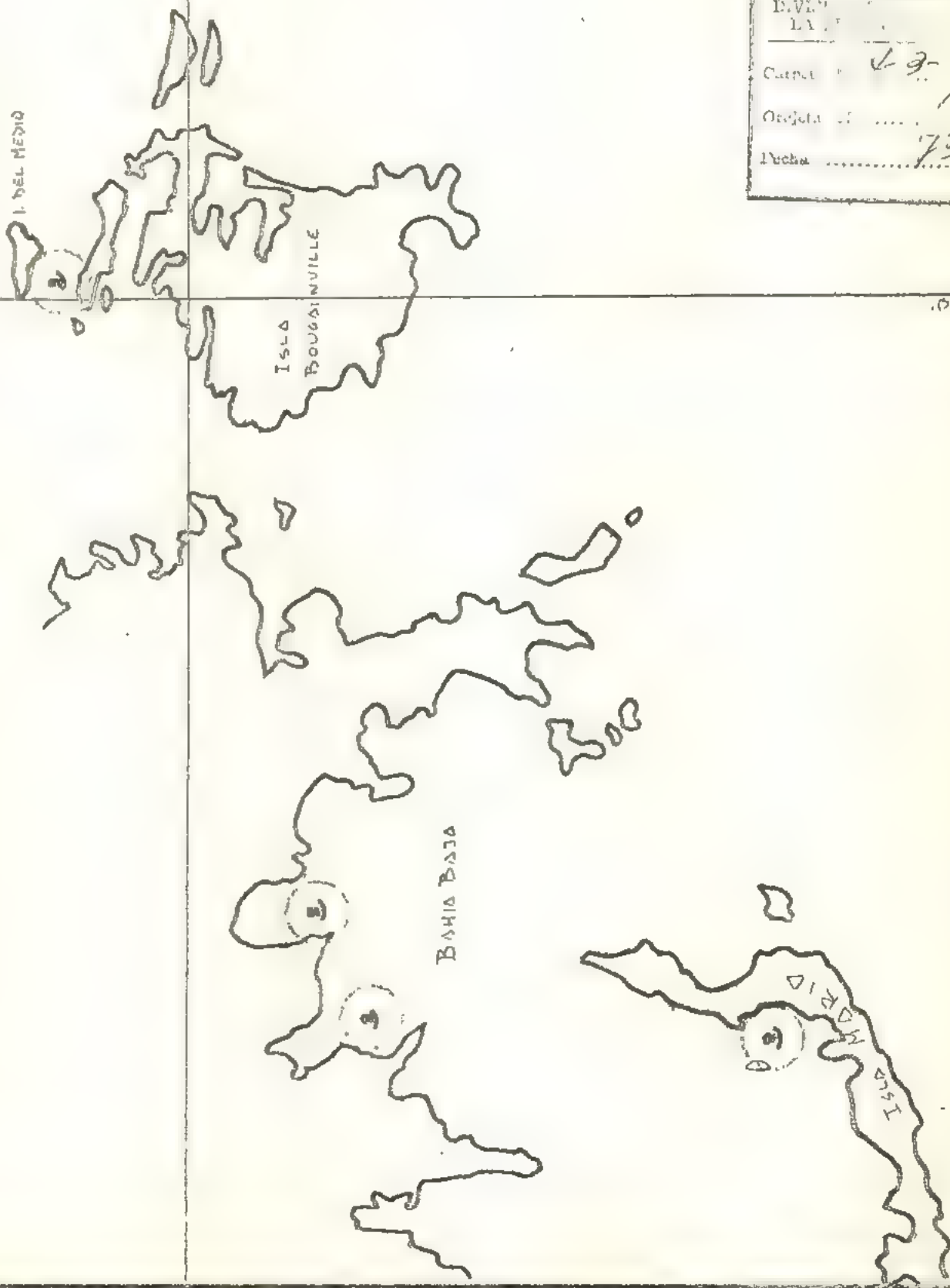
| | |
|----------------------|-------|
| DIVISION DE LA FLOTA | |
| GRUPO | 4-2-1 |
| OFICINA | 1 |
| FECHA | 73 |

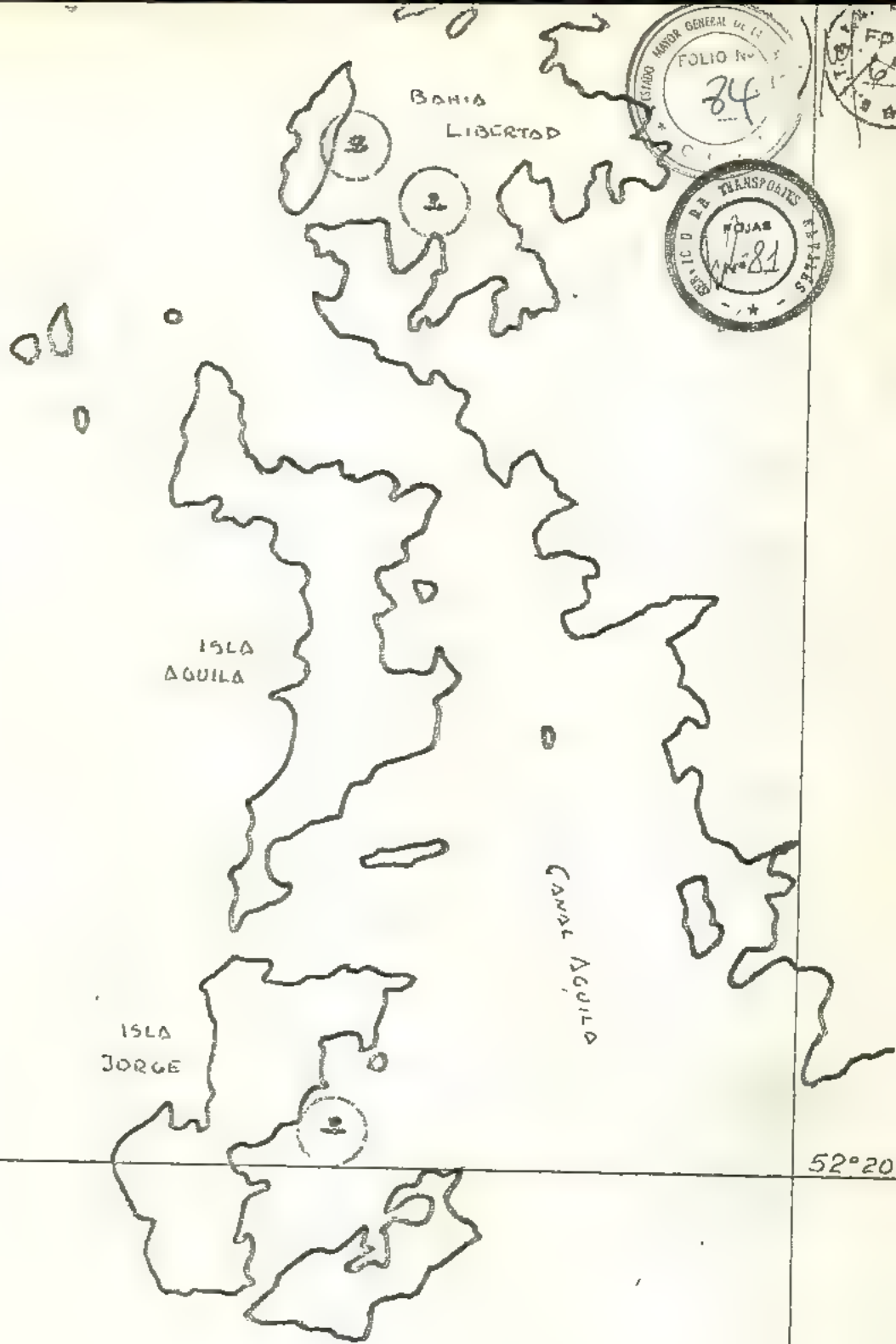


CARTA

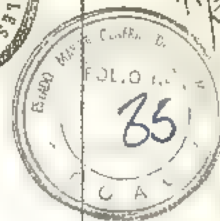
| | |
|-------|-------|
| D.V. | LA |
| Carta | 1-3-1 |
| Orto | 1 |
| Fecha | 79 |

58°30'





| | |
|----------------------------------|-------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANTILLA | |
| Carpeta Nº | 4-3-1 |
| Orejeta Nº | 1 |
| Fecha | 73 |



| | |
|-------------|--|
| DIVISION DE | |
| 1882 | |
| 1 | |
| 73 | |



51°40'

CARTA H 410

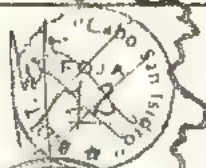
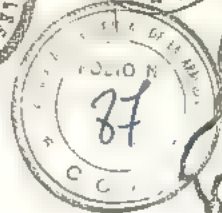
DIVISION OF
LANDS
Carpeta 11
Orinda 270
Pacha 73



60301

5104

KRUISSEND



PRO MADRUGA

BAHIA
SAN JULIAN

| | |
|--------------------------|-------|
| DIVISION DE INTELIGENCIA | |
| FAMILIA DE INTELIGENCIA | |
| Clase de ... | 1-3-1 |
| Clase de ... | 1 |
| Clase de ... | 73 |

I. DE GOICOECHEA

BA DEL ROSARIO

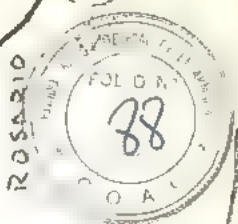
PRO SAN JOSE

CARTA H-410



ISLA
REMOLINOS

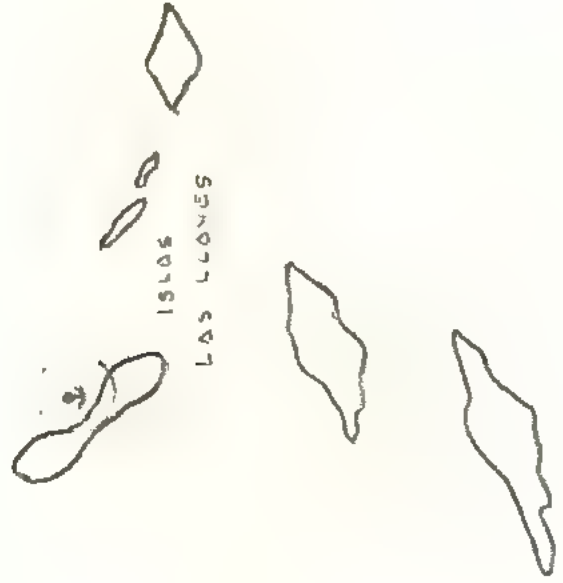
ISLA
DEL
ROSARIO



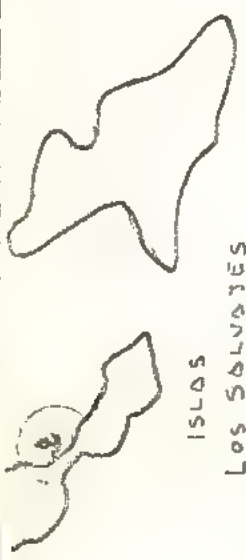
00



ISLAS
LAS LLANES



ISLAS
LOS SALVAYES

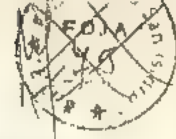


| | |
|---------------------|--|
| DIVISION DATOS PARA | |
| LA PL | |
| 63-1 | |
| 1 | |
| 73 | |



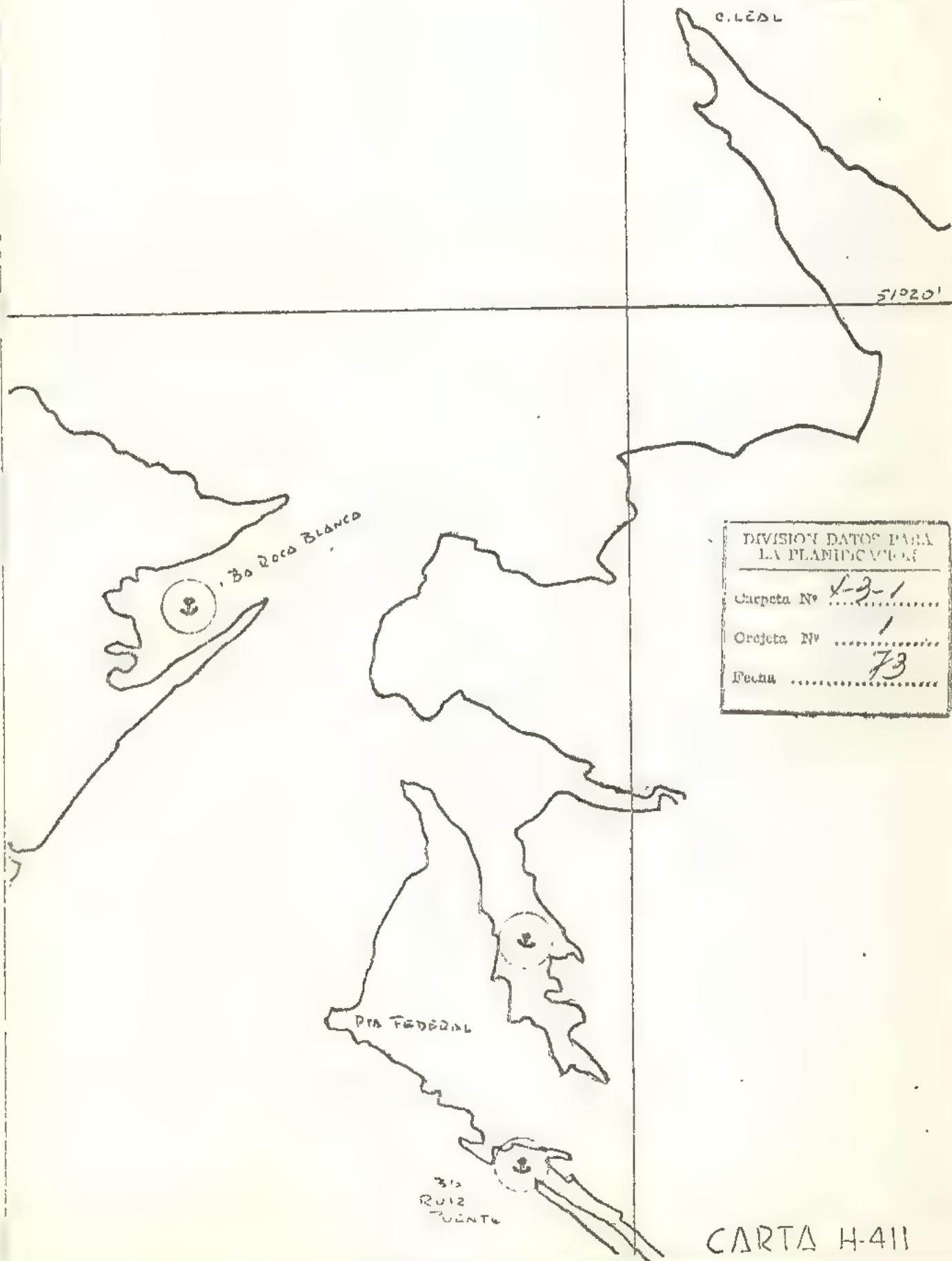
C/x

5900'



C. L. E. A. L.

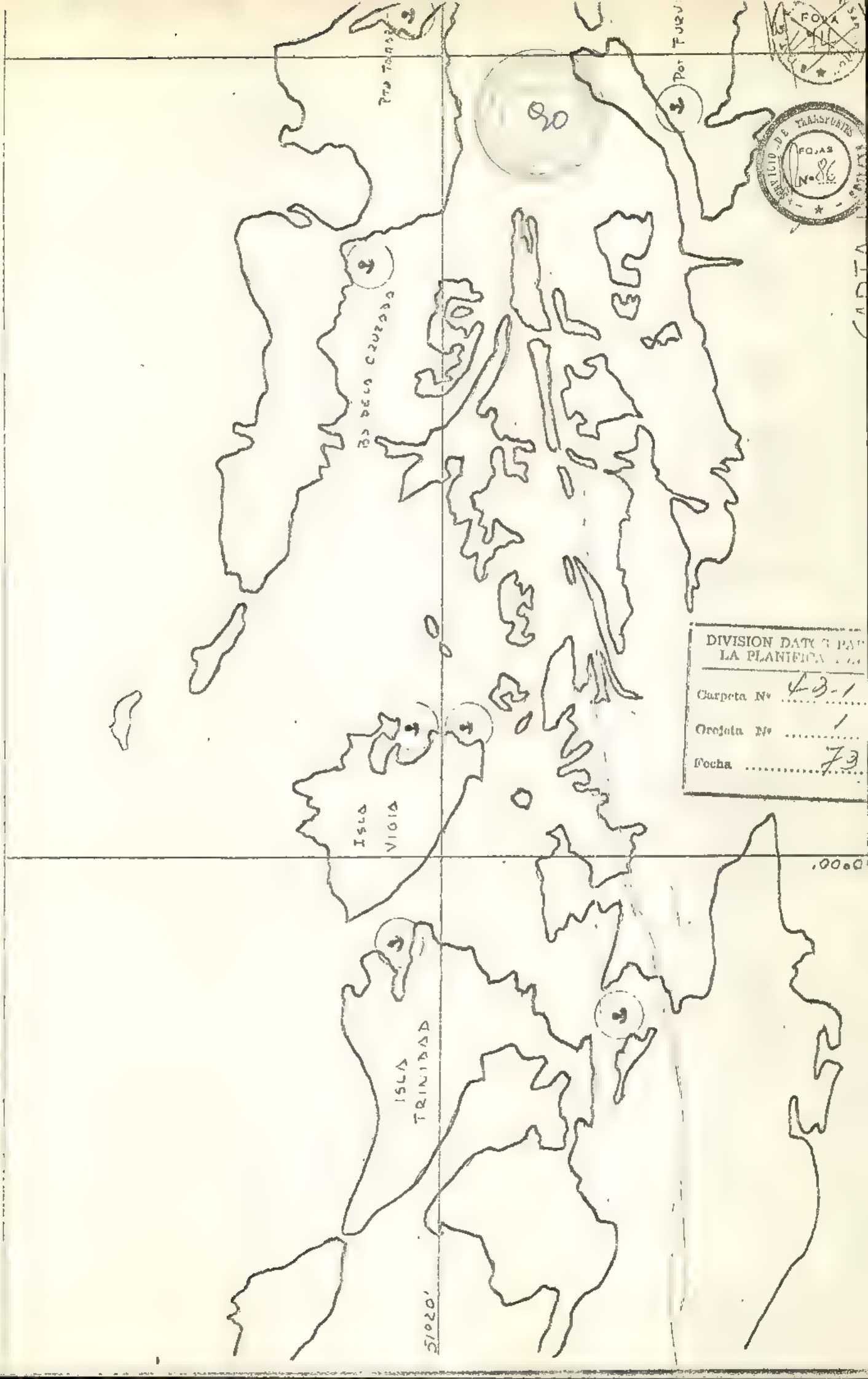
51020'



| | |
|--------------------------------------|-------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
| Carpeta N° | 4-3-1 |
| Orjeta N° | 1 |
| Fecha | 73 |

CARTA H-411





| | |
|--------------------------------------|------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
| Carpeta N° | 43-1 |
| Oficina N° | 1 |
| Fecha | 73 |

ISLA
VIOIA

ISLA
TRINIDAD

51020'

.0000





COMUNICACIONES EFECTUADAS ENTRE LAS ISLAS MALVINAS Y EL BUQUE.

EN RADIOTELEGRAFIA:

Se efectúa ligazón con la Estación VFC PORT STANLEY en la frecuencia de 500 KHZ y 8566 KHZ, se cursa tráfico de acuerdo al sistema reglamentario entre estación costeras y buques.-

EN RADIOTELEFONIA:

Se intercambian comunicaciones con PORT STANLEY, GOOSE GREEN, FOX BAY, HOWARD y SAN CARLOS, en la frecuencia de 4500 KHZ.- En esta frecuencia está en escucha para recibir los llamados en los horarios de 0800 á 1200 hs. y de 1400 á 1700 hs., en los días laborales, también están en escucha los días feriados.-

| | |
|--------------------------------|-------|
| DIVISION DE TELECOMUNICACIONES | |
| C. M. D. N. 101 | |
| Clase de LP | 4-3-1 |
| Origen LP | 1 |
| Fecha | 73 |



CONFIDENTIAL



ANTECEDENTES

Islas MALVINAS



CONFIDENCIAL

No. 12
SITN, DG4-
Letra

BUENOS AIRES, 16 de Noviembre de 1972.

OBJETO: E/información Malvinas.-

AL SEÑOR COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES.-

De acuerdo a lo establecido en el párrafo 3, inciso "MIKE" del PLAN DE OPERACIONES SUBSIDIARIO Nº 01."C"/72 al PLAN DE OPERACIONES Nº 3."C"/69 del C.O.N. "OBTENCIÓN DE INFORMACIÓN SOBRE FACTORES FIJOS Y MÓVILES", y como ampliación de la información que se elevara por oficio SITN, DG4- Nº 34."C"/72, adjunto elevo copia fotográfica del oficio N.º 46.Cdo. Nº 1/972 remitido a este SERVICIO por el señor Capitán del BDT. A.R.A. "CEBO SAN ISIDRO" con la información obtenida en su reciente viaje a PUERTO STANLEY (ISLAS MALVINAS).-

REFERENCIAS: Plan de Operac. Subsidiario Nº 01."C"/72 al Plan de Operac. Nº 3."C"/69 C.O.N.-

AGREGADOS: El mencionado en el texto.-

GUILLERMO H. TELLO

Comandante de Navío

Jefe

SE COPIA



ALBERTO GONZALEZ RIESCO
Jefe de Operaciones Navales

| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
|--------------------------------------|------|
| Carpeta Nº | 13.1 |
| Orsejeta Nº | 21- |
| Fecha | 7/2 |

BUENOS AIRES, 6 de Noviembre de 1972

Objeto: E/ Informe de Viaje

AL SEÑOR JEFE DEL SERVICIO DE TRANSPORTES NAVALES

A sus efectos se eleva el informe especial del viaje realizado a las Islas Malvinas con la unidad a mi mando.--

AGREGADO: Lo que se indica en el texto.

Rafael O. Manchese
RAFAEL O. MANCHESE
Capitan de Ulamar
Capitan

TRANSPORTES NAVALES

LETRA: N No 2143

ENTRO: 07-11-72

ARMAMENTO ☒

ALISTAMIENTO

PERSONAL

COM. PCIAL

ADM. RESTAURATIVO

LEGAL

SECR. TAREA ☒

DESPACHO GEN. RAL

VALIDO:

DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION

Carpeta No 43.1

Orejeta No 2

Fecha 7/11

INFORME ESPECIAL SOBRE EL VIAJE A PUERTO STANLEY 95

El presente informe representa una recopilación de datos obtenidos en diferentes fuentes aunados a las experiencias obtenidas durante la navegación y la estadía en Puerto Stanley.-

Al iniciar el viaje, la intención de este Comando fué la de anticipar, lo más al Norte Posible, el inicio de la derrota directa a las Islas Malvinas, aún teniendo presente las limitaciones impuestas por el buque, pero considerando como más manejables, con arrumbamiento próximo al Sud, los más probables vientos del Sud al Sudoeste en la zona de navegación.-

Obligó a variar esta intención, el hecho de presentarse, desde que se dejó el Río de la Plata hasta Islas Leones, fuertes vientos con períodos de temporal del Sudoeste y Oeste Sudoeste. Llegados al traves de esta isla, con vientos muy fuertes del Sudoeste y con pronósticos coincidentes de rotación del mismo al Noroeste, se decidió iniciar el cruce sin continuar más al sur, con intención de aprovechar el probable cambio del viento ya en viaje.-

Transcurrida una singladura si bien no se produjo la rotación del viento al Noroeste disminuyó su fuerza y rotó al Sud. El rumbo adoptado permitió manejar el mar y el viento en condiciones normales de navegación. El resto del viaje se hizo con cielo parcialmente cubierto y vientos regulares del Oeste.

Se adoptó como punto de aproximación el ubicado a 45 millas al Noroeste de Cabo Corrientes de la Isla Soledad. Coincidentemente a la llegada por estima a ese lugar, se obtuvo una buena situación astronómica en el crepúsculo vespertino, lo que permitió continuar con seguridad en busca de contacto de radar con la costa. Este eco recién se produjo, en forma muy indefinida, estando a 22 millas de la misma. Poco después se obtuvo otro eco poco preciso a 14 millas que antes no aparecía en la pantalla. Simultáneamente se vió y se marcó el pantallazo detrás del horizonte del faro San Felipe a 30 millas de él. Continuando luego la derrota hasta llegar al traves de dicho faro, donde se permaneció navegando a la espera de la luz del día. A pesar de hallarse a 10 millas de la costa, los ecos del radar seguían siendo sumamente imprecisos. El faro Punta Celebronia estaba apagado.-

Aclarado el día la costa apareció totalmente cubierta y aún aproximándose a 3 millas de la misma, no variaban las condiciones. En esta situación aún el radar no definía los accidentes de la costa, poniendo bien de manifiesto la importancia de esta carencia y la necesidad indudable de contar con este elemento de navegación, que, para esta zona que carece casi totalmente de balizamiento y que permanece gran parte del tiempo cubierta, se hace ya imprescindible.

Se permaneció a la espera del despeje de la costa y al definir visualmente Punta Aguila, en un claro, se encaró la entrada a Puerto Groussac, la que recién se despejó a una milla y media de la misma. La entrada se hizo normalmente, apreciándose que con buena visibilidad puede seguirse una derrota a la voz.

En Puerto Stanley se maniobró y amarró en la forma aconsejada sin novedad.

Durante la estadía no se registraron otros datos de interés que signifiquen nuevos aportes a los consignados en los informes anteriores recibidos a bordo.



FOLIO No. 86

Solamente debe consignarse como novedad el haber soportado un temporal muy fuerte del Norte, estando amarrados a muelle, sin que se registraran golpes contra el mismo, a pesar de recibir el viento del traves.

En cuanto a las operaciones de descarga se tropezó con el inconveniente conocido de la falta de elementos en el muelle. Se debió improvisar una planchada para desembarcar rodando un camión de 6.500 kilos, que los guinches propios no lo pudieron desembarcar.

Durante la estadía se entabló relación con el Capitan del buque "Monsunen", de bandera inglesa, Señor Peter Thain. Se realizó con el mismo varias reuniones con el fin de acopiar información previa de los distintos puertos en que se deberá operar en el futuro.

Es justo destacar que este profesional brindó, en esas oportunidades, gran colaboración sobrepasando el nivel de la preguntas formuladas y demostrando amplia experiencia en la zona.

Se descartaron como puertos operables para este tipo de buque, Roy Cove y H. Cove, y se analizaron en detalle las condiciones de Goose Green, Fox Bay, Port Howard, Por San Carlos y Rincón del Moro.

A continuación, se gestionó con el Sr. Vicecomodoro de la Colina y el Gerente de la "FIC" Sr. Sloggie, un vuelo especial de reconocimiento por esos puertos. La "FIC", por intermedio del mencionado Sr. Sloggie ofreció la realización del mismo a su cargo.

Las informaciones obtenidas previamente fueron de gran utilidad para planificar, con un cierto, conocimiento, este vuelo.

El avión fué pilotado por el Sr. J. Keer y participaron del vuelo el Sr. Capitán P. Thain, que ofreció su concurso para un mejor asesoramiento, el 1er. Oficial Sr. J.H. Urroz y el suscripto.

Se convino que en los estrechos y canales de entrada a los distintos puertos el vuelo se realizara a baja altura, a la voz del suscripto, reproduciendo la derrota de un buque.

Aparte se agregan los informes particulares de cada caso y los croquis respectivos con detalle de muelles, amarras y derrotas seguidas.

Se entabló conocimiento en cada puerto con los Administradores de los Establecimientos, coordinando con ellos los detalles referentes a:

- a) Muelles y elementos de amarre.
- b) Tiempo previo de aviso de llegada.
- c) Tiempo probable de operación de embarque.
- d) Cantidad de ganado previsto.
- e) Elementos necesarios para el embarque de ganado.

Referente a los distintos puntos se coordinó:

- a) Inspeccionados los muelles se señalaron los puntos de amarre que deberán reforzarse o renovar, como así también, los lugares donde se instalarán otros nuevos apropiados para el amarre de un buque tipo BDT.
- b) El último aviso con la confirmación de llegada a puerto deberá efectuarse, en todos los casos, con una antelación de 4 a 5 hs. a través de puerto Stanley.
- c) Los tiempos promedio de embarque de ganado oscilan entre 3 y 5 h.
- d) En Goose Green se completaría la capacidad del buque, así como también en Fox Bay y Rincón del Moro; completandose otro cargamento entre Port Howard y Port San Carlos.

e) Surgió la necesidad de contar en el buque con una rampa de acceso para el embarque del ganado, cuyas características deberán determinarse teniendo en cuenta: La diferencia entre la altura de la borda y muelles, los que en general se elevan de 1,5 a 2,0 mts. del agua, y la inclinación que la experiencia determina para ese tipo de animal.

En todos los casos se percibió un amplio espíritu de cooperación de parte de los Administradores de los Establecimientos visitados. Asimismo, corresponde destacar la gran ayuda brindada por el piloto del avión Sr. Keer.

La zarpada de Puerto Stanley se demoró por desatarse fuerte temporal del Norte, que repito, fué bien soportado por el buque en el muelle.

Se zarpó con fuerte viento del Nornoroeste que luego rotó al Oeste para afirmarse más tarde al Oeste Sudoeste. Manteniéndose en esta dirección durante 24 horas. En ese tiempo el buque embarcó golpes de mar en cubierta pero sin sufrir pantocazos ni fuertes rolidos. El resto del viaje hacia Comodoro Rivadavia, se realizó en condiciones de mar y vientos normales.

Cabe destacarse que ni bien se dejó Puerto Groussac se cubrió totalmente la costa, siendo imposible su reconocimiento desde el mar.

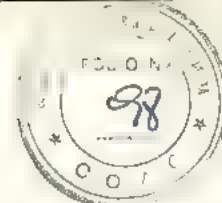
| | |
|---|------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
| Carpeta N° | 131 |
| Origen N° | 21 |
| Fecha | 7/11 |

Manuel O. Marchese
MANUEL O. MARCHESE
Capitan de Ultramar
Capitan

GOOSE GREEN

DERROTA: PASO DEL ESTE:

Carpeta N° 431
Orejeta N° 2
Fecha 72



La entrada por el Este está ubicada entre Fox Point al Norte y Dangerous Point al Sur. Se identifica bien una playa de arena blanca que se extiende al Noreste desde Fox Point. El islote Dirección se destaca contra la playa blanca. Al Este de Fox Point y alrededor del islote Dangerous se extienden los cachiyuyos. La isla Middle divide el estrecho en dos canales, siendo el mejor el del Norte, que tiene una milla de ancho, entre esa isla y Black Rocks. Estas dos islas y rocas próximas a ellas están bien marcadas por cachiyuyos.

El paso es limpio y solo presenta dos o tres manojos de cachiyuyos fácilmente visibles, debiéndose navegar, libre de ellos, con rumbo aproximado 270°.

Llegando a Centre Island se navega al centro del canal, dejando por babor esa isla y sus rocas, Samuel Island y Sea Lion Island. Llegando a ésta última se pasa entre los campos de cachiyuyos, que se encuentra en medio del canal, poniendo proa al centro del paso formado por White Bluff Point al Norte y la isleta sin nombre situada a ocho cables al Este de Beecher Island.

Desde Beecher Island, se continua navegando al medio del canal marcado por la costa Norte y el grupo de islas alineadas en dirección Noreste.

Al enfrentar el paso Darwin Narrows se pondrá proa al primer islote que lo forma, recostándose sobre éste para limpiar el campo de cachiyuyos y rocas que aparecen sobre estribor. Arrumbando hacia el Norte, se navega en medio del canal formado por los cachiyuyos que bordean la serie de islas de Seecomb Islands y los de la costa de estribor, en cuyo medio y al Noreste de Squib Point, existe un bajefondo de dieciocho pies, receso, ocasionalmente marcado por cachiyuyos, que deja un pasaje libre de 150 metros de ancho, entre éste y la costa de estribor. Se sigue el canal marcado por los cachiyuyos, aproximándose a la costa y alejándose de las islas de babor. Una vez libre el campo de cachiyuyos que bordea las Seecomb Islands, se cae a babor poniendo proa a un islote situado a cuatro cables al Noreste del muelle de Goose Green. Alcanzada la parte Norte de la Hare Island, se pone proa al fondeadero situado frente al muelle, que aparece por babor. (Ver croquis).

PASO DEL SUR:

No se vió, pero es más claro. Empalma con la derrota del Paso del Este una vez dejada por babor las Centre Island y sus rocas. (Ver croquis)

MUELLE:

Es de madera sobre pilares de concreto. Tiene veinte metros de frente y es de forma "T", con su eje inclinado. Está Orientado de Sudeste al Noreste. Se encuentra en buenas condiciones y operaba en él, habitualmente, el buque Darwin.

Cuenta como elementos de amarre con cuatro bitas de poca alzada, dos en cada extremo del muelle, que pueden utilizarse para dar "springs".

////////

///
hay un casco hundido, que tiene un arraigado de cadena al que se puede dar un travesín. El estado del casco no ofrece seguridad.

En tierra al Sudeste del muelle y sobre la costa, hay dos postes de amarre para los largos. Estos postes no se inspeccionaron personalmente pero, el Administrador del establecimiento Sr. Brook Hard Castle, asegura que se encuentran en buen estado. Al Noroeste del muelle se convino con el Sr. Administrador el lugar donde se deberá instalar un punto de fijación de las amarras de proa. (Ver croquis).

Los vientos predominantes son del sector que va del Noroeste al Sudoeste; aunque el día de la inspección soplaban del Noroeste en forma suave. Como en todos los casos las operaciones de carga de los animales es rápida, de tres a cuatro horas, y en este puerto hay espacio para maniobrar se verá en el momento la conveniencia de atracar proa al Noroeste o al Sudeste.

La maniobra de atraque se hará con la colaboración de la lancha propia, la cual deberá encontrarse en el lugar de fondeo antes que el buque para que la operación de dar los cabos a tierra sea rápida, sobre todo con viento.

El ancla de codera puede ser muy útil para mantener al buque frente al muelle en la posición deseada, mientras se pasan los cabos de proa y popa.

La profundidad junto al muelle no fué determinada, pero es suficiente para buques tipo Darwin. El espacio de maniobra es amplio y permite fondear ancla y codera.

La maniobra ideal sería presentar el buque frente al muelle fondeando ancla y codera, pasar cabos a tierra y por medio de éstos atracar. Evitando así que la proa o la popa se metan entre el muelle y la costa en zona de profundidad y fondo desconocidos.

Al Sudeste del muelle, y fuera del campo de maniobra, hay una pequeña boya fondeada que es utilizada para el amarre de hidroaviones.

De acuerdo a informaciones allí recogidas éste sería el primer puerto de embarque y la cantidad a transportar completaría la capacidad del buque.

FOX BAY

DERROTA:

La entrada a la bahía es clara y limpia. Tiene tres millas de ancho entre EAST HEAD y WEST HEAD.

Estando en el medio de la boca se pone proa a SNOB ISLAND. Al sudeste de esta isla se desprenden varias rocas hasta unos cinco cables de la misma y también al Norte, en dirección a Flat Island. Tanto las islas como las rocas que desprenden están balizadas por cachiyuyos.

Desde Kelp Point avanza un gran campo de cachiyuyos que en forma de lengua se entiende hacia Snob Island. El pasaje se realiza entre los campos de cachiyuyos, claramente visibles de Snob Island y Kelp Point, para luego bordear al primero de ellos en busca del paso entre Flat Island y la costa del Este. Así se arriba al ///

Carpeta N° 1

Orejeta N° 2



/// fondeadero del establecimiento del Esta que es donde se operará.
(Ver croquis).

MUELLE:

El muelle es de cemento en forma de "T" y su cabecera es de ocho metros de longitud. No tiene bitas y se recibió información de que sus pilares se mueven al recostarse el buque en él.

En la costa se cuenta solamente con dos anclas enterradas para hacer firme los cabos de proa y popa. A una de ellas hay que cambiar el arraigado de cadena.

Se determinaron los lugares más propicios y convenientes para instalar nuevos puntos de amarre. El Administrador del establecimiento SR. Richard Cockwell se comprometió a instalarlos. Se dió instrucciones sobre la construcción de los basamentos de los mismos. La disposición de estos puntos de amarre son los que figuran en el croquis de este puerto.

El espacio de maniobra frente al muelle es amplio y permite virar el buque. En este puerto también es aconsejable el uso de la codera. La lancha propia deberá dar los cabos a tierra y deberá proceder al buque a su llegada al lugar de maniobra.

Los vientos predominantes son del sector Oeste al Noroeste.

La profundidad en la cabecera del muelle es de once pies en baja y de acuerdo a información recogida en el lugar un buque tipo BDT no tendría problemas atracado en el mismo.

Según convenga por la dirección del viento se podrá atracar de una u otra banda indistintamente.

Por desconocimiento de las características de la zona entre la costa y el muelle, para este puerto tienen validez las apreciaciones sobre la maniobra de atraque en el puerto de Goose Creek.

PUERTO HOWARD

DERROTA:

La entrada, de dos cables de ancho, es libre y sin peligros. Se toma con rumbo aproximado 270°. Inmediatamente se abre debiendo caer el buque al Norte. El espacio limpio para navegar está claramente marcado por los cachiyuyos de ambas costas. El muelle se encontrará en el extremo Norte de la bahía y en su costa Oeste. Se deberá navegar por el centro del canal.

MUELLE:

Tiene forma de "T", es de madera, con un cabecero de siete metros. Tiene apariencia de fuerte. Posee dos bitas para "springs". En tierra, para largos de proa, hay dos anclotes enterrados con cadenas para afirmar las amarras. A una de estas cadenas se deberá cambiar un grillete. Así se convino con el Administrador del establecimiento Sr. Douglas Pole-Evans. Para los cabos de popa hay un alambre afirmado a floraciones rocosas, que hay que cambiar por esta oxidado y en mal estado. En otra afloración rocosa más alejada, se dispuso efectuar otro punto de amarre similar al anterior. Se convino también ///

/// en cementar dichos alambres a las rocas para mayor refuerzo. Es necesario enviar grilletes con las amarras para encapillar éstas a los muelles.

La profundidad a lo largo de la cabecera del muelle, aunque no uniforme, sería de 13' en bajamar.

En todos los casos la maniobra de atraque se hará con proa NORTE, porque en bajamar la proa quedará barada. Según información del Capitán Peter Thain el fondo es blando y de suave declive. Por ésta razón, ya que el cargamento de este puerto se ha de completar con el de San Carlos, en atención al calado, conviene tomarlo primero.

El ancla se fondeará llamando a popa como spring y es conveniente también fondear la codera en la misma forma.

El espacio de maniobra es muy reducido. La distancia de costa a costa es de aproximadamente 350 metros.

En la maniobra de zarpada se tendrá en cuenta para virar el buque, según información del Capitán Thain, que es conveniente rabeear la popa hacia la costa OESTE inmediata al muelle, por esta parte limpia y profunda. La popa en ningún caso deberá sobrepasar más allá del NORTE del muelle por ser zona de menor profundidad.

El viento predominante es del sector OESTE al NOROESTE, siguiendo la dirección de una depresión del terreno que termina en la bahía, precisamente en la zona del muelle.

Con vientos fuertes se deberá desistir del atraque. Para la espera de mejor tiempo hay un buen tenedero en el centro de la bahía, a ocho cables al NORTE de la punta norte de la entrada. Con dos anclas fondeadas se aguantaron vientos de hasta fuerza siete. (Ver croquis).--

PUERTO SAN CARLOS

DERROTA:

El acceso se presenta limpio y claro. Se gobierna al medio del canal entre Chanco Point y Fanning Island. Una vez libre esta isla se cae a babor buscando el medio de la ría que conduce al puerto. En este lugar, debe gobernarse con prudente arrancada, para permitir la franca caída a babor de 90° aproximadamente en espacio reducido. Inmediatamente de esta caída aparece el muelle por babor y ya se tendrá que encarar la maniobra de atraque. (Ver croquis).--

MUELLE:

Es de madera, amplio y mucho más alto que el resto de los otros puertos. Su cabecera es de 22 metros y se alza en bajamar aproximadamente 4 metros del nivel del agua. Posee dos bitas para "springs". En tierra hay 3 postes ubicados en el croquis con los números 1, 5 y 6, que son firmes y seguros.

Se convino, además, con el Administrador del establecimiento Sr. Alan Miller, la instalación de otro poste similar a los anteriores en la ubicación N° 2 del croquis. Existe además un ancla enterrada que permite, en la posición N° 4 del croquis, afirmar otro cabo.--

La profundidad en la cabecera del muelle, en bajamar, es de 15'. Según la información recogida la permanencia del buque atracado no se ve amenazada por bajofondos.

En la zona OESTE del muelle hay varias embarcaciones menores fondeadas y una boya para el amarre de hidroaviones, ///



/// que estimo caén dentro de la zona de maniobra.

Es muy abrigado a los vientos. Para el atraque a muelle se deberá fondear y presentar el buque proa afuera se verá en el momento la conveniencia de fondear codera, aunque estimo que por razones de seguridad debería fondearsela.

La lancha deberá actuar rápidamente para pasar los cabos, por lo que tendrá de arriarsela antes de la caída hacia el muelle.

Los vientos predominantes son del sector OESTE.

PUERTO RINCON DEL MORO

DERROTA:

Es el que presenta un acceso más complicado por el recorrido, cambios constantes de rumbo, numerosos obstaculos a sortear y su fuerte corriente de marea en algunos pasos.

Una vez en la entrada Port Salvador, se navega por el amplio canal formado por Shag Island y Hut Point, libre del campo de cachiyuyos que rodean la isla y los escarceos que deben dejarse por babor. Luego se dejarán por babor las Mid Rock y Center Island, navegando al medio entre los campos de cachiyuyos que bordean a ambas y los que marcan las rocas próximas a la costa OESTE o de estribor. En este tramo la marea tiene una velocidad de 5 a 6 nudos. Pasado Center Island, se busca el canal que deja Raf Island a estribor y la costa ESTE a babor. En esta zona la corriente también es muy intensa.

Se continúa al medio del canal, dejando a estribor la isleta rodeada por el campo de cachiyuyos que desprende la costa NORTE y el campo de cachiyuyos de Hut Point (Rincón Grande). Sobre pasado el traves de dicha isleta, se cae aproximadamente 90° a estribor para buscar el paso entre dicha isleta y Bar Island arrumbando al NORTE aproximadamente. El canal libre está marcado por los cachiyuyos. Liberadas estas islas se navega al medio del ancho canal en busca de Bolt Point. A traves de este último, se cae a estribor pasando entre esa punta y una roca marcada por cachiyuyos que debe dejarse por babor. Librada esta roca, se cae a babor buscando con rumbo aproximado al 290°, la entrada a Rincón del Moro, tomando las precauciones normales de librar los campos de cachiyuyos que bordean las dos puntas que marcan la entrada a dicho puerto.

Según el South American Pilot - Volumen I, el mejor momento para entrar a Puerto Salvador es en bajamar o en el comienzo de la creciente. Y el mejor momento para salir es durante el último cuarto de la bajante. Esta información proporcionada por el Derrotero inglés coincide con el asesoramiento dado a este respecto por el Capitán Peter Thain. (Ver croquis).--

MUELLE:

Es de madera sobre pilares de cemento, de 12 a 13 metros de frente. Dispone de cuatro bitas pero son utilizables las dos más alejadas de la cabecera por cuanto las otras, no permiten dada su poca altura, el laboreo de los "springs".

En tierra existen cuatro puntos de amarre consistentes en vihas de hierro doble T y postes de madera, enterrados y hechos solidarios entre sí mediante ligaduras de alambre. Estos puntos son los indicados en el croquis con los números 3,5,6 y 7, estando los dos ///



/// últimos en buen estado.

Se convino con el Administrador del Establecimiento Sr. Harland Green Shields, asegurar el punto de amarre N° 5, cementando su base en forma profunda e instalar en el punto indicado con el N° 4 un poste similar a los anteriores, descartando el existente N° 3 por hallarse muy alejado.

El espacio frente al muelle permite virar el buque y atracar con la banda que convenga.

La lancha debe arriarse con anticipación suficiente para la tarea de llevar los cabos a tierra con rapidez.

El amarradero está expuesto a los vientos predominantes del OESTE por la ausencia de elevaciones en la costa cercana al muelle.

La profundidad en la cabecera del muelle es de 13' en bajamar.

CONCLUSIONES GENERALES:

Los cinco puertos estudiados son operables solamente de día, con práctico, y tomando las precauciones que se deducen de cada información particular.

Surgen como imprescindibles para hacer viable las maniobras y operaciones en esos puertos, los siguientes elementos de aporte:

- 1) Un radar en perfectas condiciones de uso y de gran rango de escala y definición perfecta.
- 2) Una lancha a motor en óptimas condiciones operables.
- 3) Cabrestante en perfectas condiciones.
- 4) Contar con más cabos de amarre.
- 5) Aumentar la dotación de marineros para maniobras simultáneas con la lancha. Se requieren 2 marineros y 1 foguista o limpiador.
- 6) Dotar al buque de mayor stock de elementos de repuesto y consumo tanto en cubierta como en máquinas, teniendo en cuenta la larga duración probable del operativo.
- 7) Prever asimismo, el embarque de mayor cantidad de combustible por igual motivo del punto 6°.-

| | |
|---|-----|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
| Carpeta N° | 101 |
| Orejeta N° | 2 |
| Fecha | 7/2 |

Rafael O. Marchesi
RAFAEL O. MARCHESI
Capitan de Ultramar
Capitan

ESTRECHO DE SAN CARLOS:

Se sobrevoló este Estrecho desde Fox Bay hasta Puerto San Carlos, siguiendo a baja altura la derrota de un buque. Si bien la visión fué fugaz, pudo verse en detalle y con claridad los obstáculos del canal y simular sortearlos en base a un estudio previo realizado, de la derrota.

Una vez dejado Fox Bay y librado East Head, se "navegó" al medio del canal formado por: al Este isla Calista, islas Wedge y sus arrecifes hacia la isla Great y al Oeste la isla West y sus arrecifes. Dejada por babor esta última isla, se cae a babor hacia el paso entre las islas Tyssen y sus arrecifes y campo de cachiyuyos por estribor y la costa Oeste de la Gran Malvina por babor. Librado por estribor el campo de cachiyuyos, se cae a estribor para zafar el arrecife Oberón que despide hacia el Sud Sudoeste de la isla Swan Oeste y dejándolo por babor se navegó a este arrumbamiento hasta ver clara la entrada del canal Swan entre las islas Swan y Swan Oeste.-

Tomándolo con arrumbamiento aproximado a 039° y con proa a la punta Poke. Una vez librado el arrecife situado al Noreste del extremo Norte de la isla Swan Oeste, se puso proa a Cold Point para tomar la entrada a Puerto Howard. Desde este último hasta Puerto San Carlos se navegó al medio del canal, para buscar la entrada a aquel puerto.

Se reconocieron en este trayecto Fanning Head, Jersey Point y Tide Rock.

Por asesoramiento del Capitán Peter Thain no se siguió el Main Passage, como lo aconsejan el Derrotero Argentino y el Inglés, argumentando que existen peligros no bien determinados ni denunciados.

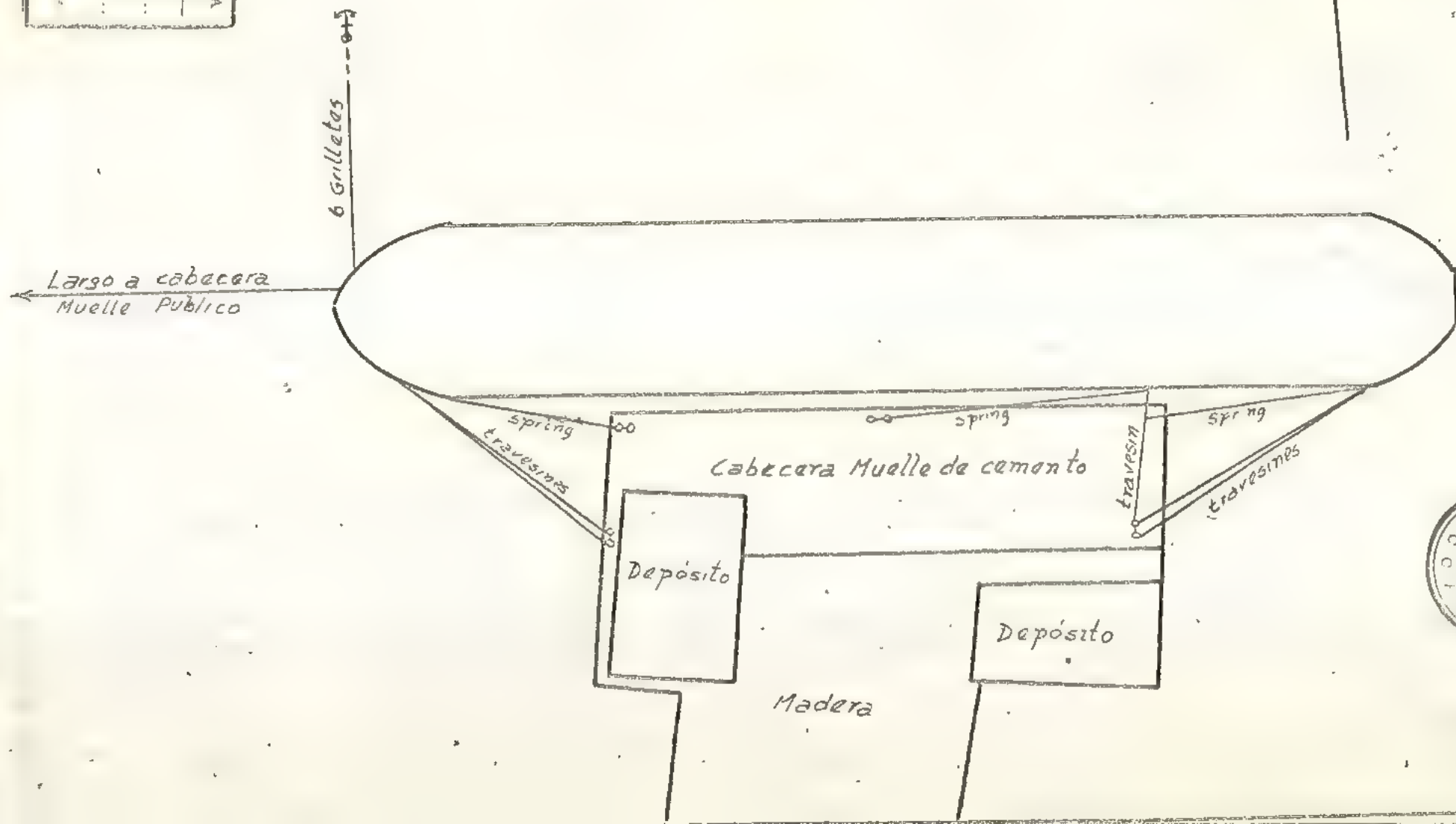
Con respecto a fondeaderos, corrientes de mareas y puntos destacados de referencia, las informaciones obtenidas coinciden con las indicaciones de los Derroteros. (Ver croquis de derrota):

| | |
|---|------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACIÓN | |
| Carpeta N° | 40-1 |
| Orzajeta N° | 2 |
| Fecha | 7/2 |

Rafael O. Marchesi
RAFAEL O. MARCHESI
Capitán de Ultramar
Capitán

PUERTO STANLEY MUELLE ESTE (FIC) AMARRE

| | |
|-----------------------------------|------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANTACION | |
| Carpeta N° | 42-1 |
| Orceta N° | 2 |
| Fecha | 17/1 |



DIVISION DE VOTOS PARA
LA PRIMERA VOTACION

Carpeta No 1

Orcelida No 2

Yocoma 72



HHH Sondeje. 1340

PUERTO GOOSE GREEN

- 1-2 - BITAS Poca ALTURA
- 3 - ARRAIGADO EN CASCO (INSEGURO)
- 4 - A INSTALAR
- 5 - DOS POSTES PARA AMARRES

MUELLE - 20 MTS LARGO
PROFUNDIDAD. OPERABLE

BOYA AMARRE
HIDROAVION

sector predominante



| | |
|---|------|
| DIRECCION DE PUERTOS PARA LA TIA. REPLICACION | |
| Carpeta No | 1 |
| Orejea No | 1 |
| Fecha | 12/1 |

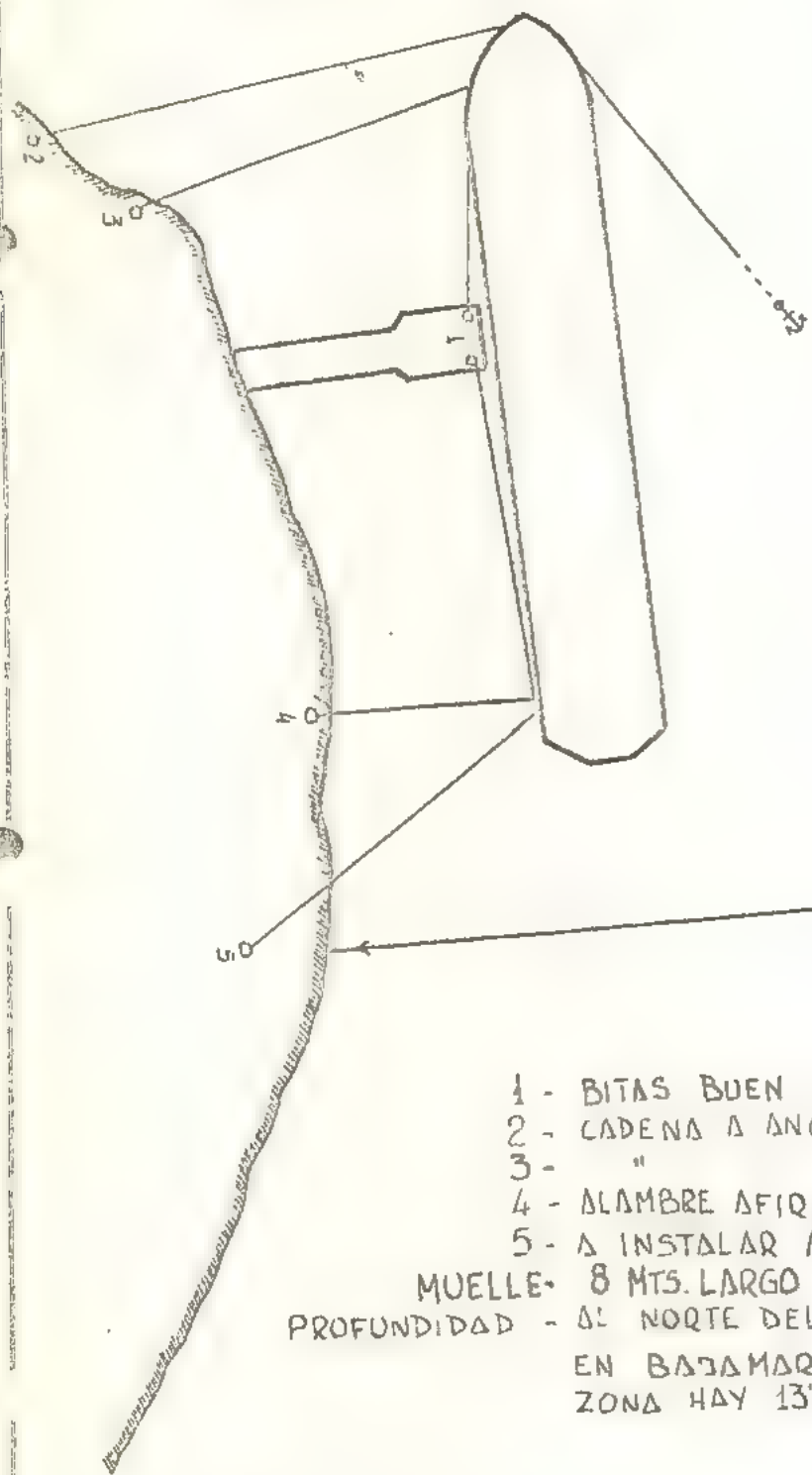
PUERTO

HOWARD

FOJ
15

MINISTERIO GENERAL DE LA
FOLIO NO
108

VIENTO
PREDOMINANTE



300 á 350 mts.

- 1 - BITAS BUEN ESTADO
- 2 - CADENA A ANCLOTES ENTERRADOS - BUEN ESTADO
- 3 - " " " - CAMBIO ES LABON
- 4 - ALAMBRE AFIRMADO A ROCA - CAMBIO ALAMBRE
- 5 - A INSTALAR ALAMBRE AFIRMADO A ROCA

MUELLE 8 MTS. LARGO

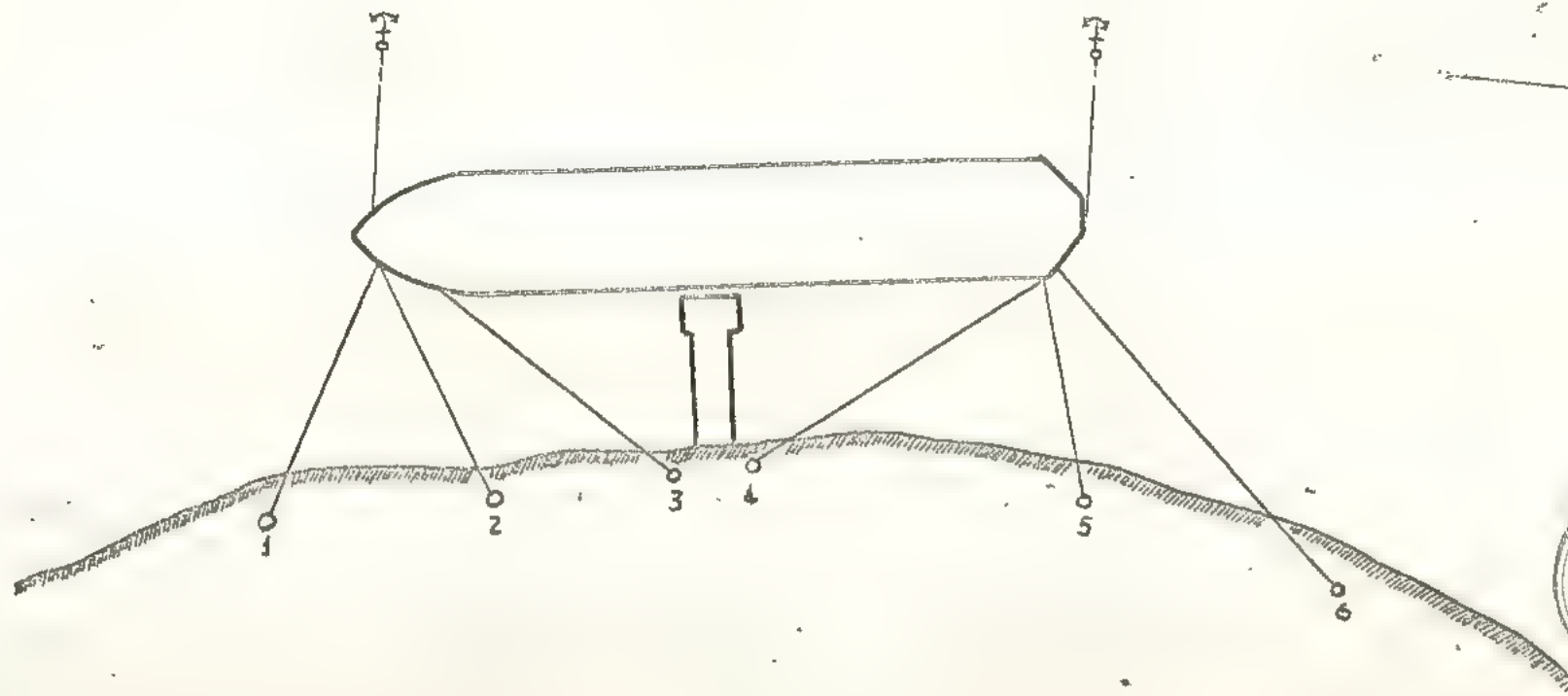
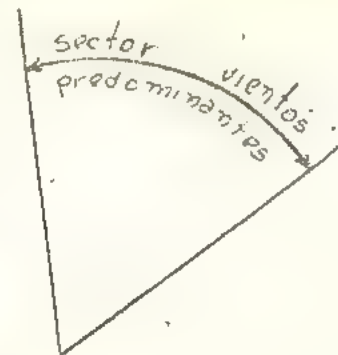
PROFUNDIDAD - AL NORTE DEL MUELLE EL BUQUE VARA

EN BAJAMAR - EN EL RESTO DE ZONA HAY 13' EN BAJAMAR.

| | |
|--------------------------------------|------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
| Carpeta No | 13-1 |
| Orejeta No | 2 |
| Fecha | 7/2 |

FOX BAY

1. ANCLA CON CADENA
 - 2-3-4-5. A INSTALAR
 6. ANCLA CON CADENA (SE CAMBIARA CADENA)
- MUELLE - 8 MTS LARGO (DEBIL)
 PROFUNDIDAD - OPERABLE - H' EN BAJAMAR



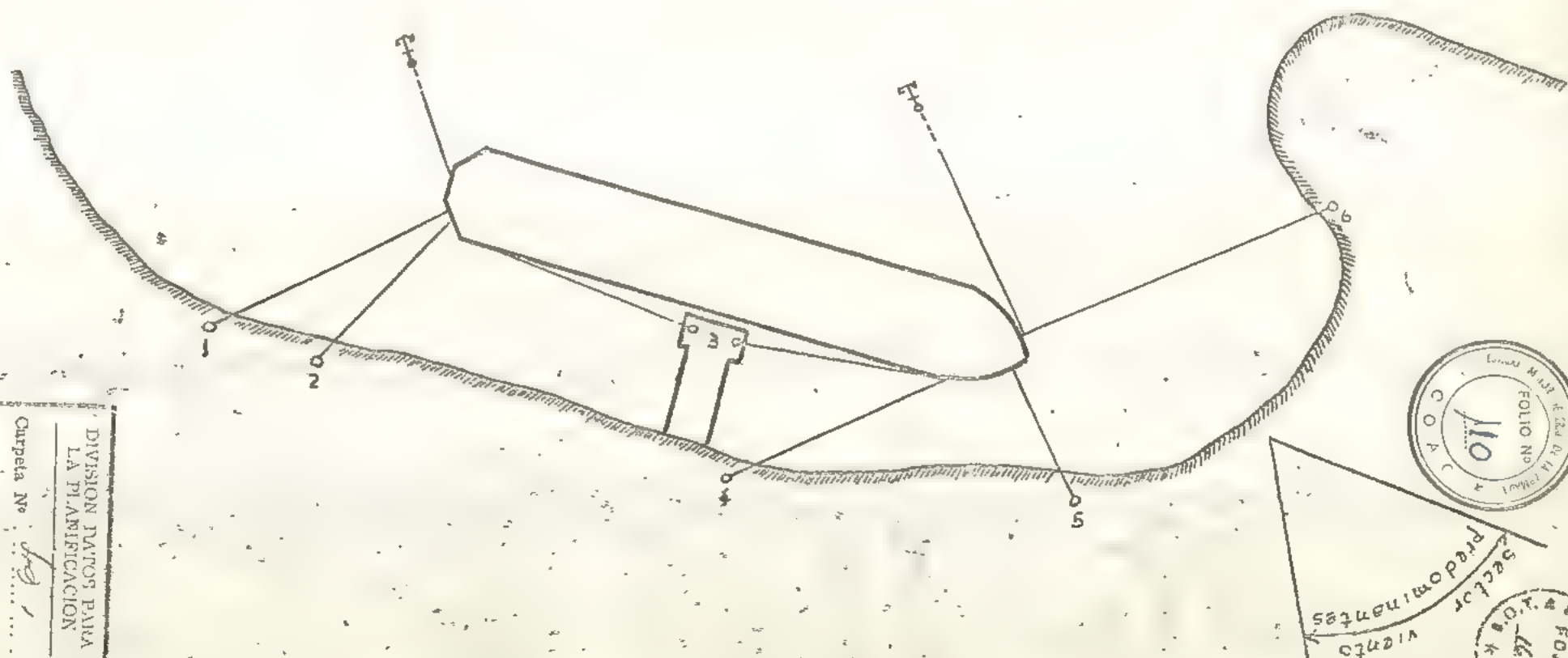
| | |
|-----------------------------------|-------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANTACION | |
| Carpeta No. | 109-1 |
| Orquesta No. | 2 |
| Fecha | 7/11 |

PUERTO SAN CARLOS

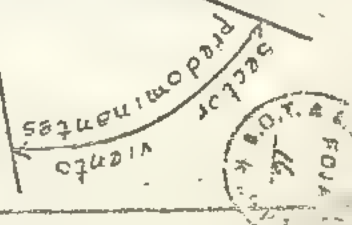
- 1 - POSTE PARA AMARRAS
- 2 - POSTE A INSTALAR
- 3 - BITAS CABECERA MUELLE
- 4 - ANCLA PARA AMARRA
- 5-6 - POSTES PARA AMARRAS

MUELLE - 22 Mts LARGO - CONSTRUCCION ALTA APROX. A 4 Mts DEL AGUA EN BAJAMAR.

PROFUNDIDAD - OPERABLE - 15' EN BAJAMAR



| | |
|--------------------------------------|-----|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
| Carpeta No. | 1 |
| Organo No. | 2 |
| Fecha | ... |



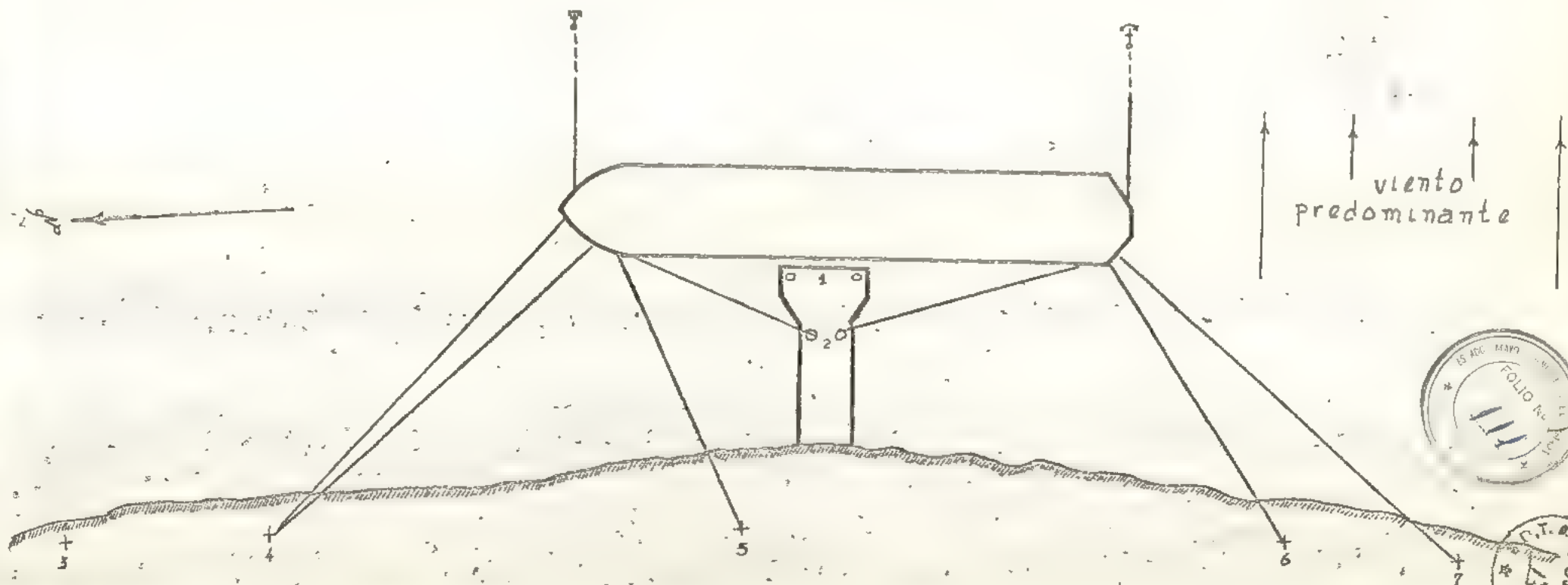


RINCON DEL MURO

| | |
|-----------------------------------|-------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANTACION | |
| Carpeta No | 113-1 |
| Carpeta No | 2 |
| Fecha | 7/11 |

- 1 - BITAS DEBILES Y Poca ALTURA
- 2 - BITAS HIERROS-UTILIZABLES
- 3 - POSTE DE H°I° Y MADERA - MUY ALEJADO
- 4 - A CONSTRUIR SIMILAR ANTERIOR
- 5 - POSTE H°I° Y MADERA A REFORZAR
- 6 - POSTE H°I° Y MADERA - BUEN ESTADO
- 7 - POSTE H°I° Y MADERA - BUEN ESTADO

MUELLE - 15 MTS. LARGO
 PROFUNDIDAD - OPERABLE - 13' EN BAJAMAR



FOLIO N° 112
COAC

DATOS DE MAREAS DE DISTINTOS LUGARES DE LAS ISLAS MALVINAS

Se obtuvo en Puerto Stanley por intermedio del Capitán Peter Thain, una relación de lugares de las Islas Malvinas, con sus denominaciones inglesas, en la que figuraba una corrección a sumar a la hora del paso superior o inferior de la luna por el meridiano local, para obtener en forma aproximada la hora de la Pleamar en esos lugares.

Trabajando en base a esa relación se confeccionó una planilla que se agrega, en la que se han hecho figurar las denominaciones correlativas que para esos lugares figuran en las Cartas Argentinas, agregando su posición geográfica.

Se realizó además una comparación entre los lugares que figuran en nuestra Tabla de Mareas y los consignados en esa Relación, mediante más de un centenar de cálculos, que permitieron verificar las siguientes diferencias:

Puertos con diferencia en más o en menos de 15 minutos:

Puerto Stanley
Bahía de los Laberintos
Puerto Luis
Bahía del Oeste o del Aceite
Estrecho San Carlos Norte
Puerto Sussex
Puerto Howard
Puerto Danson
Isla Segunda
Bahía San Felipe
Puerto Sur
Bahía del Rosario
Puerto San José
Isla de los Salvajes
Puerto de las Cruzadas
Puerto del Río

Puertos con diferencia en más o en menos de 30 minutos:

Bahía de los Abrigos
Peña Blanca
Seno Choiseul

Puertos con diferencia en más o en menos de 45 minutos:

Puerto Ruiseñor
Paso Tamar
Puerto Esperanza

Puerto con diferencia en más o en menos de 60 minutos:

Puerto Edgardo

| | |
|---|------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | |
| Carpeta N° | 13-1 |
| Origen N° | 2 |
| Fecha | 7/1 |

Rafael O. Marchesi
RAFAEL O. MARCHESI
Capitan de Ultramar
Capitan

CALCULO APROXIMADO DE LA HORA DE PLEAMAR DE DISTINTOS LUGARES DE LAS ISLAS MALVINAS, EMPLEANDO
EL PASO DE LA LUNA POR EL MERIDIANO SUPERIOR E INFERIOR

| LUGAR | | POSICION APROXIMADA | | CORRECCION A SUMAR | |
|------------------------|------------------------|---------------------|----------|---------------------|----|
| DENOMINACION BRITANICA | DENOMINACION ARGENTINA | LATITUD | LONGITUD | A HHH ¹¹ | |
| STANLEY HARBOIR | PUERTO STANLEY | 51 42 | 57 50 | 05 | 30 |
| ADVENTURE SOUND | BAHIA DEL LABERINTO | 52 05 | 59 00 | 05 | 30 |
| BARREN ISLAND | ISLA PELADA | 52 22 | 59 42 | 06 | 30 |
| BARROW HARBOUR | PUERTO DEL CERRO | 52 08 | 59 06 | 05 | 30 |
| BAY OF HARBOURS | BAHIA DE LOS ABRIGOS | 52 13 | 59 16 | 06 | 00 |
| BEAVER ISLAND | ISLA SAN RAFAEL | 51 50 | 61 16 | 10 | 30 |
| BERKELEY SOUND | PUERTO LUIS | 51 35 | 57 48 | 05 | 30 |
| BRETON LOCH | CANAL BRETON | 51 43 | 59 00 | 08 | 15 |
| CARCASS ISLAND | PUERTO ESPERANZA | 51 16 | 60 33 | 08 | 00 |
| CHAFFERS GULLET | ----- | 52 10 | 60 22 | 05 | 15 |
| CHATHAM HARBOUR | PUERTO SAN JOSE | 51 50 | 60 56 | 09 | 00 |
| CHARTRES | ----- | 51 42 | 60 04 | 09 | 40 |
| DANSON HARBOUR | PUERTO DANSON | 52 05 | 59 38 | 07 | 30 |
| DARWIN HARBOUR | PUERTO DARWIN | 51 50 | 58 57 | 06 | 30 |
| DUNNOSE HEAD | PASO ESTE | 51 40 | 60 38 | 11 | 45 |
| FITZROY | PUERTO FITZROY | 51 46 | 58 09 | 05 | 10 |
| GEORGE ISLAND | ISLA JORGE | 52 20 | 59 45 | 06 | 30 |
| HILL COVE | CAIETA DE LA COLINA | 51 30 | 60 05 | 08 | 20 |
| KEPPLE ISLAND | ISLA VIGIA | 51 19 | 59 57 | 09 | 00 |
| LIVELY ISLAND | ISLA BOUGAINVILLE | 52 02 | 58 29 | 06 | 30 |
| MANY-BRANCH HARBOUR | ----- | 51 32 | 59 20 | 07 | 40 |
| MARE HARBOUR | CALETAS DEL E Y O | 51 54 | 58 29 | 06 | 00 |
| MOTLEY ISLAND | ----- | 52 08 | 58 37 | 05 | 15 |
| NEW ISLAND | BAHIA DEL ROSARIO | 51 42 | 61 16 | 10 | 30 |
| NORTHWEST PASS | BAHIA DE LAS CRUZADAS | 51 18 | 59 47 | 08 | 50 |
| PASSAGE ISLANDS | ISLAS DEL PASAJE | 51 36 | 60 45 | 09 | 30 |
| PORT ALBEMARLE | BAHIA SANTA EUFEMIA | 52 11 | 60 36 | 07 | 00 |
| PORT EDGARD | PUERTO EDGARDO | 52 00 | 60 15 | 07 | 15 |
| PORT EGMONT | PUERTO DE LA CRUZADA | 51 21 | 60 00 | 07 | 30 |
| PORT HOWARD | PUERTO HOWARD | 51 39 | 59 32 | 08 | 10 |
| PORT KING | PUERTO REY | 51 55 | 59 33 | 08 | 30 |
| PORT PHILOMEL | PUERTO HUISEÑOR | 51 44 | 60 16 | 12 | 30 |

| | | | |
|---|------------------------|--------------------|-----------------|
| DivISION DATOS PARA LA PLANIFICACION | Carpeta N° <u>13-1</u> | Origen N° <u>2</u> | Fecha <u>19</u> |
|---|------------------------|--------------------|-----------------|



| | | | | |
|----------------------|------------------------|------------------|------------------|-------|
| PORT RICHARDS | PUERTO MORENO | 51 57 | 60 30 | 09 00 |
| PORT SAN CARLOS | PUERTO SAN CARLOS | 51 30 | 58 58 | 07 10 |
| PORT STEPHENS | BAHIA SAN FELIPE | 52 12 | 60 42 | 07 45 |
| PORT SUSSEX | PUERTO SUSSEX | 51 38 | 59 02 | 08 10 |
| RIVER HARBOUR | PUERTO DEL RIO | 51 26 | 59 41 | 09 15 |
| ROY COVE | ----- | 51 33 | 60 23 | 09 00 |
| SALVADOR WATERS | BAHIA DEL OESTE | 51 23 | 58 17 | 08 15 |
| SAN CARLOS | ----- | 51 34 | 59 03 | 07 20 |
| SEA LION ISLANDS | ISLA LEON MARINO | 51 56 | 58 43 | 05 45 |
| SEdge ISLAND | ISLA CULEBRA | 51 08 | 60 23 | 07 30 |
| SOUTH HARBOUR | PUERTO DEL SUD | 52 01 | 60 50 | 09 15 |
| SPEEDWELL ISLAND | ISLA AGUILA | 52 12 | 59 42 | 08 00 |
| SMYLLIE CHANNEL | CANAL COLON | 51 56 | 60 50 | 09 10 |
| STEEPLE JASON ISLAND | ISLA DE LOS SALVAJES | 51 02 | 61 11 | 08 00 |
| SWAN ISLANDS | ISLAS CISNE | 51 47 | 59 35 | 08 30 |
| SYMONDS HARBOUR | BAHIA SYMONDS | 51 50 | 60 20 | 00 20 |
| TAMAR HARBOUR | PASO TAMAR | 51 20 | 59 27 | 08 45 |
| TICKLE PASS | ----- | 51 59 | 59 39 | 08 15 |
| TRISTE ISLANDS | ISLA TRISTE | 52 07 | 58 43 | 05 00 |
| WALHER CREEK | ----- | 51 56 | 58 45 | 06 20 |
| WEDDELL ISLAND | ISLA SAN JOSE | 51 53 | 61 00 | 09 15 |
| WHARTON HARBOUR | PEÑA BLANCA | 51 58 | 59 33 | 08 30 |
| WHITE ROCK HARBOUR | ESTRECHO SAN CARLOS N. | 51 26 | 59 11 | 06 45 |

| | |
|--|------|
| DIVISION DATOS PARA LA PLANTIFICACION | |
| Carpeta N° | 10-1 |
| Orzeta N° | 21 |
| Fecha | 1914 |

Rafael O. Marchese
RAFAEL O. MARCHESA
Capitan de Ultramar
Capitan

